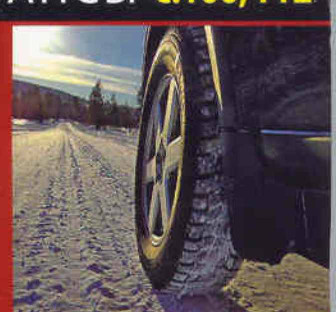
ШИНЫ: ВЫБОР К ЗИМЕ с.186 НОВИНКИ с.202, 210 НЮАНСЫ с.100, 112

№9 (903) СЕНТЯБРЬ 2006

Обзор отличный!





КАК ПОНРАВИТЬСЯ ЕВРОПЕ

с. 30



FORD FOCUS C-MAX

VOLKSWAGEN GOLF

DODGE CALIBER

40 000 ЧИТАТЕЛЕЙ ВЫБРАЛИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ ВСЕРОССИЙСКОГО КОНКУРСА **ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»**

с. 396



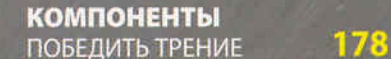
СВЕЖАЯ ТРАКТОВКА КЛАССИКИ

LEXUS LS460

с. 82



ISSN 0321-4249



9 770321 424007 06009

СОДЕРЖАНИЕ

ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ» №9 – 2006



АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

Список дилеров, продающих автомобили, о которых рассказано в этом номере журнала, – на с. 375





58



158

246



258



НЕ СПОТКНИТЕСЬ О КАМЕНЬ

Телекомментатор торжественно ведет репортаж о закладке под Самарой камня – символа строительства моторного завода с объемом выпуска 660 тысяч двигателей в год. Но сказать ему явно нечего – устроители шоу ничего не знают ни о самих моторах, ни о тех, для кого они предназначены. А через неделю – новое сообщение: одно из главных действующих в этом событии лиц, генеральный директор АВТОВАЗа Игорь Есиповский, подает в отставку. Но эта информация, в отличие от предыдущей, уже вполне конкретна!

ного правительства. Оттуда, из уст высоких чиновников, теперь все чаще звучит холодный совет – мол, ищите инвесторов или привлекайте кредиты… А тут еще подоспела статистика продаж за первое полугодие 2006 года. Традиционные отечественные производители автомобилей продолжают терять свою долю рынка со скоростью 10% в год. А вот продажи иномарок за тот же период подпрыгнули на 54% – и это без учета «китайцев»!

Но ничего удивительного в этом нет – подобная динамика процесса была вполне предсказуема. Примерно половина рынка уже отдана иностранцам.

Последним бастионом того, что мы по привычке называем отечественным автопромом, все еще остается ВАЗ. Но упомянутые 10% годового падения предсказывают его судьбу достаточно ясно и жестко: страна может потерять и марку «Лада», и производство. Если только не произойдет что-то сенсационное – сродни тому, что уже наметилось в переговорах вазовцев с уважаемым господином Карлосом Гоном, главой альянса «Рено» – «Ниссан».

Можно назвать это слухами, первой пристрелкой – как угодно, но в главном я уверен: маститый профессионал действительно изъявил желание всерьез сотрудничать с тольяттинским заводом. То, что он умеет работать, сомнению не подлежит – чего стоит легендарное вытаскивание из пропасти того же «Ниссана»! И если договоренность будет в итоге достигнута, то всю вышеприведенную арифметику придется пересмотреть – в этом я тоже не сомневаюсь. Предварительно речь шла о создании совместного предприятия под 450 тысяч автомобилей в год.

Каковы возможные плюсы и минусы такого события? Положительные моменты мне кажутся очевидными – впервые в российский автопром придет человек с мировым именем. И если он действительно получит реальную возможность влиять на ход дел, а не эфемерные «намерения о сотрудничестве», то в активе появятся современные безопасные автомобили, рабочие места, перспективные технологии. Кроме того, полагаю, уйдут в прошлое половинчатые решения, когда, закладывая камень в основание моторного завода, мы не знаем, кому и зачем он нужен. Что касается минусов, то их, честно говоря, просто не вижу. Конечно, номенклатурщику любого ранга куда приятнее неспешно осваивать «государевы миллиарды», чем самостоятельно добиваться прибыли в партнерстве с работящим мэтром… А разговоры в духе ура-патриотизма сразу вызывают желание переключить канал телевизора.

Для меня отечественный автопром – это современный томобиль, сделанный в России. И если фигура уровня рлоса Гона примет в этой работе активное участие, то жно будет сказать уверенно: сделано правильно. А м, кто упорно ратует за особый, «нашенский» путь развития автопрома, задам все тот же вопрос: ОТКУДА НЬГИ ВОЗЬМЕТЕ?

Потомy что, когда в бизнесе деньги заменяют лозунгами с первомайских демонстраций, вместо будущих заводов неизменно возникают разве что очередные камни…

П. МЕНЬШИХ

Отчет о конференции главного редактора читайте на с. 332.



ВНИЗ ПО ЛЕСТНИЦЕ, ВЕДУЩЕЙ ВВЕРХ

Вот парадокс нового века: хочешь поднять количество проданных авто, делай их меньше. По размеру.

Не случайно шведская компания «Вольво» главной премьерой года объявила самую маленькую модель C30, ориентированную, прежде всего, на энергичное молодое поколение, выбравшее городской стиль жизни. А для него важны экстравагантный дизайн и высокие ездовые качества, которыми новинка обладает в полной мере. Вот слова президента «Вольво» Фредрика Арпа: «C30 можно с полным правом назвать крутым авто». Эта ключевая фраза должна «зацепить» новую целевую группу потребителей «Вольво».

Арп спешит обнародовать информацию о новом автомобиле, не дожидаясь открытия Парижского автосалона, чтобы те, кто еще не потратил деньги, подождали до конца года. Так мы получили возможность уже сейчас показать C30 «лицом». Машина на 22 см короче S40, в ней всего пара дверей, но она и не претендует на статус пятиместной. Сзади – пара отдельных кресел, слегка сдвинутых к середине салона. Так достигаются больший простор и лучший обзор для пассажиров.

Гамма двигателей C30 охватывает диапазон мощностей от 100 до 220 л.с. пятью бензиновыми и от 109 до 180 л.с. – тремя дизельными моторами. Таким образом, динамика может быть хорошей либо очень хорошей – это определяется лишь толщиной кошелька. От нее же зависит и уровень комфорта: заплатите – и в вашу C30 «без звука» установят аудиосистему с 5-канальным цифровым усилителем Alpine и 10 динамиками!

VOLVO C30

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 5x20x2521 см^3; мощность – 162 кВт/220 л.с. при 5000 об/мин; максимальный крутящий момент – 320 Н·м при 1500–4800 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 4-местный 3-дверный; длина – 4250 мм.

Остальные данные будут опубликованы позднее.



Нахваливать безопасность «Вольво» даже как-то неудобно. Ведь тут куда ни посмотри – надписи SRC (так обозначают эйрбэги), не забыты активные подголовники, преднатяжители ремней… Фредрик Арп ожидает, что такую машину за год купят не менее 65 000 человек, что позволит фирме преодолеть планку в 600 000 автомобилей.

40 ЛЕТ И 25 МИЛЛИОНОВ



Сорокалетний юбилей справил АВТОВАЗ! Это событие совпало еще с одним, весьма значительным – выпуском 25-миллионного автомобиля. Знаменательная для нашего автогиганта цифра оказалась на новой «Калине» ВАЗ-1119-хэтчбек. В нынешнем году таких соберут 15 тысяч, в следующем к семейству примкнет еще и «Калина»-универсал, а всего по достижении проектной мощности смогут выпускать 300 тысяч «калин» в год. Чтобы обеспечить все производство силовыми агрегатами, ВАЗ собирается построить большой завод по выпуску двигателей и коробок передач. Разработку их конструкции ведут совместно с именитыми инжиниринговыми компаниями «Порше» и AVL. По такому же пути идет работа над новыми моделями – в консультантах специалисты с мировым именем.

С юбилеем, АВТОВАЗ!

УДВОЕНИЕ СДЕЛАННОГО



«Форд мотор компани» и МЭРТ подписали соглашение о начале производства автомобилей во Всеволожске в режиме промышленной сборки. Проблема с таможенными сборами таким образом решена, но главное – компания собирается дополнительно инвестировать 250 млн. долларов (на сегодня в завод вложено 230 млн.), а это значит, что мощности практически удвоятся. Выпуск «фокусов» достигнет 100 000 в год, да еще на конвейер встанут 30 000 «мондео» и 20 000 «мавериков»!

ВОЛГА ВПАДАЕТ В... ЛА-МАНШ

«Группа ГАЗ» приобрела 100% акций британской компании LDV Holdings, выпускающей легкие коммерческие автомобили «Максус». В Бирмингеме создано дочернее предприятие GAZ International, которое будет руководить бизнесом. Задачи масштабные – выйти на новые рынки, имплантировать некоторые решения, примененные в «максусах», в «Газель» и «Соболь», разработать им достойную замену.



Руководить производством в Великобритании ГАЗ пригласил варягов: председателем совета директоров стал Мартин Лич (слева) – бывший президент «Форд-Европа» и гендиректор «Мазерати», а генеральным директором назначен Стив Янг, работавший на «Лейланде» и в том же европейском отделении «Форда».

СЕКРЕТНЫЙ ОБЪЕКТ

Новый автозавод КИА в Словакии приступил к сборке пилотной серии автомобиля, известного пока под кодовым обозначением ED. Это – абсолютно новая модель С-класса, которая, как утверждают представители фирмы, «откроет новую эру в истории КИА». На Лондонском автосалоне показали первые фотографии новинки и обнародовали некоторые технические данные. ED длиной 4,2 м будет предложен с одним из четырех моторов: бензиновыми объемом 1,4; 1,6 или 2,0 л и совершенно новым дизельным – 1,6 л. Корейский автомобиль был разработан в Европе, в ней же собирается и здесь же будет продаваться. Сами корейцы, как говорят, его не увидят.



КОРОТКО

■ «Северсталь-Авто» первой в России получила статус резидента особой промышленно-производственной экономической зоны. Это зона – «Алабуга» в Татарстане. Здесь в конце 2007 года начнут производство коммерческого автомобиля «ФИАТ-Дукато». Проектная мощность нового предприятия – 75 000 автомобилей в год.



■ Еврокомиссия занялась разработкой норм по безопасности водородомобилей. Пока их строят кто во что горазд. Вице-президент еврокомиссии Гюнтер Верхойген считает, что введение официальных норм даст дополнительный импульс новым технологиям в автомобилестроении.

■ Ярославский «Автодизель» («Группа ГАЗ») совместно с австрийской фирмой AVL разработал первый отечественный дизель для грузовых автомобилей, выполняющий нормы Евро IV, а в перспективе и требований Евро V. ЯМЗ-536 станет первенцем в семействе рядных «четверок» и «шестерок» ЯМЗ-530, перекрывающих диапазон мощностей от 120 до 330 л.с. В первую очередь он предназначен для МАЗа, КрАЗа и «Урала».

■ Немецкая компания WOCO запустит в 2007 году в Тольятти свой завод резинотехнических изделий. Речь, прежде всего, идет об элементах подвески, хотя фирма выпускает и другие детали – замки, воздухозаборники, шланги, патрубки, опоры двигателя, подвески глушителя...



ВМЕСТО ЛАМП – СВЕТОДИОДЫ

«Лексус-LS 600» уже с середины 2007 года будут оснащать светодиодными источниками в фарах ближнего света. Японцам удалось получить от Евросоюза временное (сроком на 3 года) разрешение на такие фары, до сих пор официально не узаконенные. Представители «Хеллы» и «Ауди» жалуются, что чиновники таким образом дают фору японцам и американцам.

БОГАТЫЙ РОДСТВЕННИК

«Мерседес-Бенц» обновляет купе класса люкс.

Визитной карточкой «звездных» купе с шильдиками CL в середине прошлого века считали характерные выпуклые задние стекла, полностью опускающиеся боковые и отсутствие средней стойки. Этому фирменному стилю отвечали и последующие модели, вплоть до новой, на платформе нового S-класса.

В облике CL видны черты представительского седана – линии крыши, обводы колесных арок, характерные формы кормы. Много общего скрыто кузовом. Подкапотное пространство занимают 8-цилиндровый бензиновый агрегат, работающий в паре с 7-ступенчатым «автоматом» «7Джи-Троник» или дюжина цилиндров от «шестисотого» мощностью более 500 л.с. с максимальным моментом 830 Н·м (они идут на задние колеса через 5-ступенчатый «автомат»). От множества кнопочек и тумблеров избавило фирменное устройство «Комманд»: аудиосистемой, телефоном, навигацией и другими устройствами водитель управляет при помощи джойстика на центральной консоли или кнопками на руле.

Видеть дорогу ночью почти так же, как днем, позволяет «интеллигентная» светотехника. Биксеноновые фары «Мерседеса-CL» подстраиваются под погоду и дорожную ситуацию. Например, до 90 км/ч работает «городской свет», дальше автоматически включается режим для автобана, когда сидящий за рулем видит почти на 50 метров дальше. Конечно, на этом достоинства нового CL не заканчиваются, но и этого достаточно, чтобы быть звездой.

MERCEDES-BENZ CL 500

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8x32x5461 см^3; мощность – 285 кВт/388 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 530 Н·м при 2800–4800 об/мин.
- Трансмиссия – заднеприводная; коробка передач – автоматическая 7-ступенчатая.
- Кузов – 4-местный 2-дверный; база – 2955 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 5065x1871x 1418 мм; объем багажника – 490 л. Колеса – 235/55R17.
- Максимальная скорость – 250 км/ч; разгон до 100 км/ч – 5,4 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 12,1 л/100 км.



КОРОТКО

■ Новая гибридная модель «Хонды» появится на рынке уже в 2009 году. В отличие от версий «Сивика» и «Аккорда», она будет полностью самостоятельной, что избавит ее от ненужных компромиссов. Пока известно лишь, что длина составит 4,2 м, а цена не превысит 20 000 евро.

■ Китайская компания «Чери» обнародовала первые снимки нового мини-седана QQ6, разработанного под кодовым индексом S21. Автомобиль будут



выпускать в двух модификациях QQ611 и QQ613 с двигателями рабочим объемом 1,1 и 1,3 л соответственно.

■ В 370 км от побережья Аляски чуть было не утонул самый большой «автовоз» Cougar Ace. Судно длиной 200 м с 4700 «маздами» на борту по невыясненной пока причине вдруг резко накренилось на 80°. К счастью, береговая охрана США подоспела вовремя и вы-



зволила команду. А судно и драгоценный груз покорно ожидают своей участи.

■ АВТОВАЗ объявил о проведении Всероссийского конкурса молодых дизайнеров на тему «Будущее автомобиля «Лада». К участию в нем приглашают студентов профильных российских вузов.

ЭКСПЕДИЦИЯ В ЗАВТРА



Не знаем как у читателя, а у автопроизводителей 2007 модельный год уже начался.

Поэтому нет ничего удивительного в каскаде новинок с «этикеткой» из будущего. Одна из них – гигантский «Форд Экспедишн», который, несмотря на все кризисы, стал еще более… вместительным! Появилась удлиненная версия EL – явно для тех, кому надо бы сразу пойти к продавцам автобусов. Девять мест – это не шутки. А вот и настоящий сюрприз: новинка стала… заметно дешевле! В зависимости от исполнения заокеанский покупатель сможет сэкономить от 3200 до 5500 долларов, при том, что оснащение вседорожника стало заметно богаче. Например, подушки безопасности теперь «свешиваются» с боковых окон для всех трех рядов сидений, есть электронные системы стабилизации и контроля тяги RSC (Roll Stability Control) и Advance Trac. Притом всю эту гору микросхем и металла можно приобрести (не у нас, увы!) меньше чем за 30 000 долларов! Только просчитайте заранее, сможете ли вы держать своего коня сытым – овес нынче дорог.

А его потребуется немало: ведь под капотом бьется «восьмикамерное сердце» объемом 5,4 л. Пульс, правда, редкий: изготовитель подчеркивает, что ехать можно при оборотах коленчатого вала от… 550 в минуту! А уже при 5400 об/мин включается ограничитель – никакой тахикардии! Но все это, похоже, не сделало «Экспедишн» экономичнее: не зря же объем бензобака 127 л!

FORD EXPEDITION EL

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8x24x5408 см^3; мощность – 220 кВт/300 л.с. при 5000 об/мин; максимальный крутящий момент – 495 Н·м при 3750 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 9-местный 5-дверный; база – 3327 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 5621x2001x1989 мм; объем багажника – 1206/3704 л; снаряженная масса – 2642 кг. Дорожный просвет – 220 мм. Колеса – 265/70R17.

НАЧАЛО – ЗА «ИСУДЗУ»



Пока «Тойота» строит свое производство в России, «Исудзу», первой из японских фирм, уже стартовала на площадке УАЗа. Здесь начата сборка грузовиков NQR 71 грузоподъемностью 5 т, а впереди – 20-тонник CXZ 51. К 2009 году в Ульяновске планируют создать мощности на 10 000 автомобилей! Но и это не все: «Исудзу» видит в перспективе цифру втрое большую. Для компании такие объемы – мелочь: ежегодно ее эмблему получают около 630 000 машин.

КОРОТКО

■ Китайская фирма Nanjing собирается возродить принадлежащую ей ныне марку MG Rover в… США. Новенькие MG TF сойдут с конвейера завода в Оклахоме. Теперь европейский родстер попадет в Европу… через океан, а янки смогут купить у себя уже в 2008 году за 20–25 тысяч. Впрочем, заводы «Ровер» в Великобритании тоже вот-вот оживут…

■ В Нижней Саксонии разрешен временный допуск на дороги «Гига



Лайнеров» – автопоездов фирмы «Кроне» общей длиной 25,25 м (ранее было до 18,75 м). Новый автопоезд может перевезти 60 т груза – на 14 т больше.

■ Осенью на рынок выходит спортивная версия «Калина GTI» с двигателем 1,8 литра. Отработка серийной модели проходила с участием тольяттинской компании «Торгмаш».

■ Последние крэш-тесты автомобилей «Шевроле-Калос», «Ниссан-Ноут», «Тойота-RAV4» и «Ленд-Ровер Дискавери» по методике EuroNCAP вывели на первое место в минирейтинге «Тойоту» – 4 звезды.



«НИССАН» СМОТРИТ ВДАЛЬ

«Ниссан» готовится покорить перспективные рынки новым глобальным семейством «Ливина-Генисс». Под таким именем на Международном автосалоне в Гуанчжоу дебютировал 7-местный мини-вэн, который уже в конце года поступит в продажу в Китае. Автомобиль оснащен двигателем объемом 1,8 литра, его сборку будет вести завод «Хуаду» (Huadu). Другие модификации освоят на заводах «Ниссан» по всему миру.





ОПАСНЫЕ ПРИБЛУДЫ

Немецкий автоклуб ADAC провел крэш-тест, показавший опасность плохо закрепленных аксессуаров в случае лобового столкновения. Так, DVD-плееры, приклеенные или прихваченные резинкой к подголовнику, переворачиваются и бьют впереди сидящего по затылку. Да так, что ранят до крови или даже вызывают сотрясение мозга. Популярные плечики для одежды опасны для сидящего за ними пассажира: его лицо или шея будут разбиты… Ну и, конечно же, все, что плохо лежит, хорошо летит в случае столкновения.

ЧУВСТВО «МИНИМАЛИЗМА»

Новый «Мини» накануне дебюта.

Римейк классического «Мини» 1959 года оказался большой удачей: с 2001 года машина разошлась тиражом 800 тысяч. Второе поколение отмечено эволюционным изменением буквально каждого узла. Начнем с кузова: его полностью переработали. Нынешний «Мини», несмотря на стилистическую преемственность, не имеет с предшественником общих деталей. Салон стал еще просторнее и «воздушнее» в соответствии с концепцией «компактный снаружи, большой внутри».

Силовые агрегаты прошлого поколения уступают место еще более интересным. Примечательно, что первыми дебютируют «горячие» модификации – «Купер» и «Купер-S». Под их капотами, как и прежде, атмосферный и наддувный моторы объемом 1,6 л, но мощностью 120 и 175 л.с. (на пять больше прежних) и более экономичные. Оба варианта уже «в базе» оснащают 6-ступенчатыми механическими коробками передач, различающимися синхронизаторами. За доплату «механику» дополнят межколесным дифференциалом повышенного трения или предложат 6-ступенчатый «автомат» с подрулевыми лепестками ручного переключения.

Подвергли ревизии подвеску, которую отныне можно заказать в двух вариантах, и рулевое управление – здесь прижился электроусилитель. Его параметры водитель легко изменит нажатием на кнопку. Естественно, «Мини» оснащен всеми средствами безопасности – от шести подушек до систем стабилизации, экстренного усилителя тормозов и предотвращения отката при старте в гору. Но создатели «Мини» подчеркивают: удовольствие от вождения электроника не испортит!

MINI COOPER S

- Двигатели – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x24x1600 см^3; максимальная мощность – 128 кВт/175 л.с.; крутящий момент – 240 Н·м при 1600–5000 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.





К ПОБЕДАМ НА НОВОМ ТОПЛИВЕ

Сенсационная победа дизельной «Ауди» на 12-часовых гонках в Ле-Мане отодвинула в тень тот факт, что ее 10-цилиндровый двигатель работал на синтетическом топливе Shell V-Power Diesel, полученном из… природного газа на специальном заводе в Малайзии. Оно сгорает лучше и эффективнее, чем традиционное, благодаря отсутствию примесей и высокому цетановому числу. По заявлению Майка Копсона, технического директора Shell Motorsport, фирма «очень гордится тем, что создала первое дизельное топливо, обладающее характеристиками, необходимыми для победы в Ле-Мане».

ПЛОДЫ ДЕМОКРАТИИ

Раньше здесь такого бы точно не случилось. Журналисты чешской газеты «Млада фронта днесь» сфотографировали шефа полиции Владислава Гусака, спешившего на работу в своем авто со скоростью 190 км/ч. Вместо того, чтобы стереть флэшку или засветить пленку, министр внутренних дел Франтишек Бублан устроил подчиненному разнос, так что тот публично принес извинения гражданам и побежал в «ГАИ» добровольно сдавать свои права на три месяца, а потом – в «сбербанк» оплачивать штраф. И правильно: альтернативой могло стать отстранение от должности.

НЕ БОЙТЕСЬ АВТОБУСОВ!

«Даймлер-Крайслер» продемонстрировал экспертам из 18 стран Европы так называемый «Безопасный автобус» (Safety Coach), созданный на базе «Травего». Его уже можно приобрести. Автобус оснащен множеством электронных ассистентов водителя, помогающих избежать наезда на идущий впереди транспорт или съехать с полосы. А еще там много видеокамер, ксеноновый свет, система стабилизации ESP, электронное управление тормозами и, разумеется, ремни на каждом пассажирском месте.



КОРОТКО

■ «Тойота» распространила в Германии обращение к владельцам «королл версо», выпущенных с января 2004 по май 2006 года, о недопустимости перевозки ребенка на переднем сиденье в связи с дефектом в системе отключения подушки безопасности. Объявлен отзыв этих авто.

■ «Панда Террамаре 4», созданная миланцем Маурицио Заниси на базе полноприводного ФИАТа, преодолела Ла-Манш. На плаву амфибию поддерживают надувные поплав-



ки, а ход обеспечивает водометный движитель за задним мостом.

■ «Форд мотор компани» увеличила цену на автомобили «Фокус», выпускаемые в России, на $500. Самая дешевая модель с двигателем 1,4 л стоит теперь 12,2 тыс. долларов. Компания объясняет повышение цен инфляцией и удорожанием транспортных услуг.

■ В соответствии с договором между «МАН Автомобили Россия» и «Кубаньгрузсервис» последняя получила права на продажу и обслуживание автомобилей МАН в Краснодарском крае и Ростовской области. В этом году сюда будет поставлено 300 новых грузовиков в дополнение к той тысяче, которая уже работает в регионе.



ГАЗ – ЭТО И ДЛЯ НАС

Из Ганновера в Москву своим ходом прибыли три «Фольксвагена-Кэдди ЭкоФьюэл», работающие на природном газе. Их основное достоинство – малые эксплуатационные расходы, поскольку природный газ почти вдвое дешевле бензина. Парк «газовых машин» в Европе растет. В той же Германии в ближайшие два года должны построить 1000 новых газовых заправок. К новинке проявляют интерес и российские потребители. Партия машин для ознакомления будет предоставлена клиентам уже этой осенью. Газа у нас достаточно, и мотор «Кэдди», как показал пробег, его прекрасно переваривает. Разве что сеть заправок жидковата.

«ДЖИ ЭМ СИ» ЧУТОК ПОЛЕГЧАЕТ

До сих пор эти три заглавные буквы вызывали ассоциации с чем-то очень крупным, близким к грузовику или фургону.

Мелькающий на наших дорогах «Юкон», к примеру, по сути – огромный угловатый «джип» на огромных колесах. А если кому понадобился «паркетник», то вам не сюда. И вот, под давлением стремительно дорожающего галлона, фирма решила сломать стереотипы и попытаться завоевать новую для себя нишу.

Шаг отважный, но не слишком: ведь новый кроссовер «Акадия», который ожидается и на нашем рынке, все-таки занимает на асфальте чуть больше 10 м². Да и дизайн сохранил некоторые традиционные черты. Во всяком случае, от злого взгляда фар, хрома по кругу и даже на крыше, мощных колесных ниш уйти не решились. И все-таки это уже типичный SUV – с достаточно плавными обводами, умеренным дорожным просветом, электронными «примочками» в виде ABS и системы Stabilitrack, сервоприводами задней двери и люка, DVD-аудиовидеосистемой…

При всем том в «Акадии» три ряда сидений, восемь мест и более трех кубометров багажного объема! Всю эту «квартиру на колесах» приводит в движение бензиновая «шестерка» (!) мощностью 267 л.с. Вот только по американской традиции узнать что-либо о динамике и «максималке» можно лишь во время тест-драйва. В бумагах по умолчанию предполагаются «достаточно высокие» показатели.

Зато обещают невиданную доселе для GMC экономичность: на шоссе ей потребуется не более 9,8 л/100 км. Это в полноприводном варианте. Хотите еще сэкономить? Берите… переднеприводную (!) машину – сохраните около 0,4 л да и в автосалоне оставите заметно меньшую сумму…

GMC ACADIA

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x3564 см³; мощность – 199 кВт/267 л.с. при 6600 об/мин; максимальный крутящий момент – 335 Н·м при 3200 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 8-местный 5-дверный; база – 3020 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 5107x2004x1846 мм; объем багажника – 558/3313 л; снаряженная масса – 2239 кг. Дорожный просвет – 189 мм. Колеса – 255/65R18.
- Расход топлива в городском/загородном циклах – 13,8/9,8 л/100 км.

ТЕЛЕМОСТ СПАСАЕТ ЖИЗНИ

Этот реанимобиль, разработанный российской компанией «Энвижн Груп» (Nvision Group), отличается тем, что оснащен телесистемой. Она позволяет прямо на месте ДТП получать консультации ведущих специалистов-медиков и дает больнице возможность заранее подготовиться к приему сложного больного. Два таких реанимобиля проходят испытания в Питере и Москве. А еще подобным оборудованием оснащен железнодорожный поезд, курсирующий по Дальнему Востоку. Его задача – приблизить современную медицину к людям, живущим в «медвежьих углах».



100 ЛЕТ ВЕЛИКОМУ АЛЕКУ

В этом году исполняется 100 лет со дня рождения сэра Алека Иссигониса, давшего миру ряд великолепных автомобилей. В честь юбилея в английском Центре автомобильного наследия откроется экспозиция творений Мастера – таких, как «Остин-1100», «Моррис Минор» и, конечно же, поистине культовый «Мини». А еще 15 октября состоятся мемориальные ралли, на них приглашают всех обладателей машин, созданных Иссигонисом.



КОРОТКО

■ Немецкая организация DEKRA, занимающаяся вопросами безопасности, обратила внимание на любительниц автопутешествий в такой позе. При срабатывании подушки их очаровательные ножки скорее всего будут переломаны, а тело выскользнет из-под ремня безопасности. Со всеми



вытекающими печальными последствиями.

■ Известный в Великобритании флорист Паула Прайк создала автомобиль, полностью покрытый живыми цветами, – Car In Bloom. Модель-носитель – «Шевроле-Спарк». Получилось здорово. И мыть не нужно – только поливать...



■ Итальянский сородич нашего «горбатого» – ФИАТ-500 в большой компании из 750 себе подобных участвовал в слете, который состоялся в Италии по случаю приближающегося его золотого юбилея. Слет стал заявкой на Книгу рекордов Гиннесса: колонна растянулась более чем на 3 км!



ГРОМКОЕ ИМЯ



BRP Bombardier Recreational Products, крупнейший производитель гидроциклов Sea-Doo и снегоходов Ski-Doo, определился с собственным именем и для своих, завоевавших признание квадроциклов ATV (All Terrain Vehicle). Многим за океаном оно известно. Это Can-Am (Канада + Америка), в прошлом знаменитая марка кроссовых мотоциклов, выпускавшихся фирмой Bombardier, на которых лучшие спортсмены континента становились чемпионами. Теперь напоминать о былых победах и приверженности чемпионскому стилю будут все квадроциклы BRP.

«ШКОДА» – 10 000 000!

Эта чешская марка – одна из старейших, выдержавшая испытание временем. В 1905 году из ворот заводика Вацлава Лаурина и Вацлава Клемента в Млада-Болеславе выкатилась малышка Voiturette, а нынче на «Шкоде» отметили выпуск 10-миллионного автомобиля, причем половина из них собрана за последние лет пятнадцать. Сегодня марка полностью принадлежит «Фольксвагену» и... отвоевывает у него свою долю на немецком рынке! Во всяком случае, она опережает на нем «Пежо», «Мазду» и «Ситроен».



ПОМЕСЬ ТИГРА С ЯЩЕРИЦЕЙ

Зоологи посчитали бы это выдумкой, а маркетологи – сделали реальностью. Так будет называться новый вседорожник «Фольксваген» на платформе «Гольфа», который появится на рынке в 2008 году. Слово «Тигуан», составленное из тигра с игуаной (по-немецки Tiger и Leguan), победило в конкурсе имен, проведенном среди читателей журнала «Аутобильд». По сути это будет «паркетник» длиной 4,43 м с багажником объемом 500 л и запаской под его полом. Пока можем показать лишь эскиз будущего автомобиля.

ВЫСТАВКИ МЕСЯЦА. СЕНТЯБРЬ

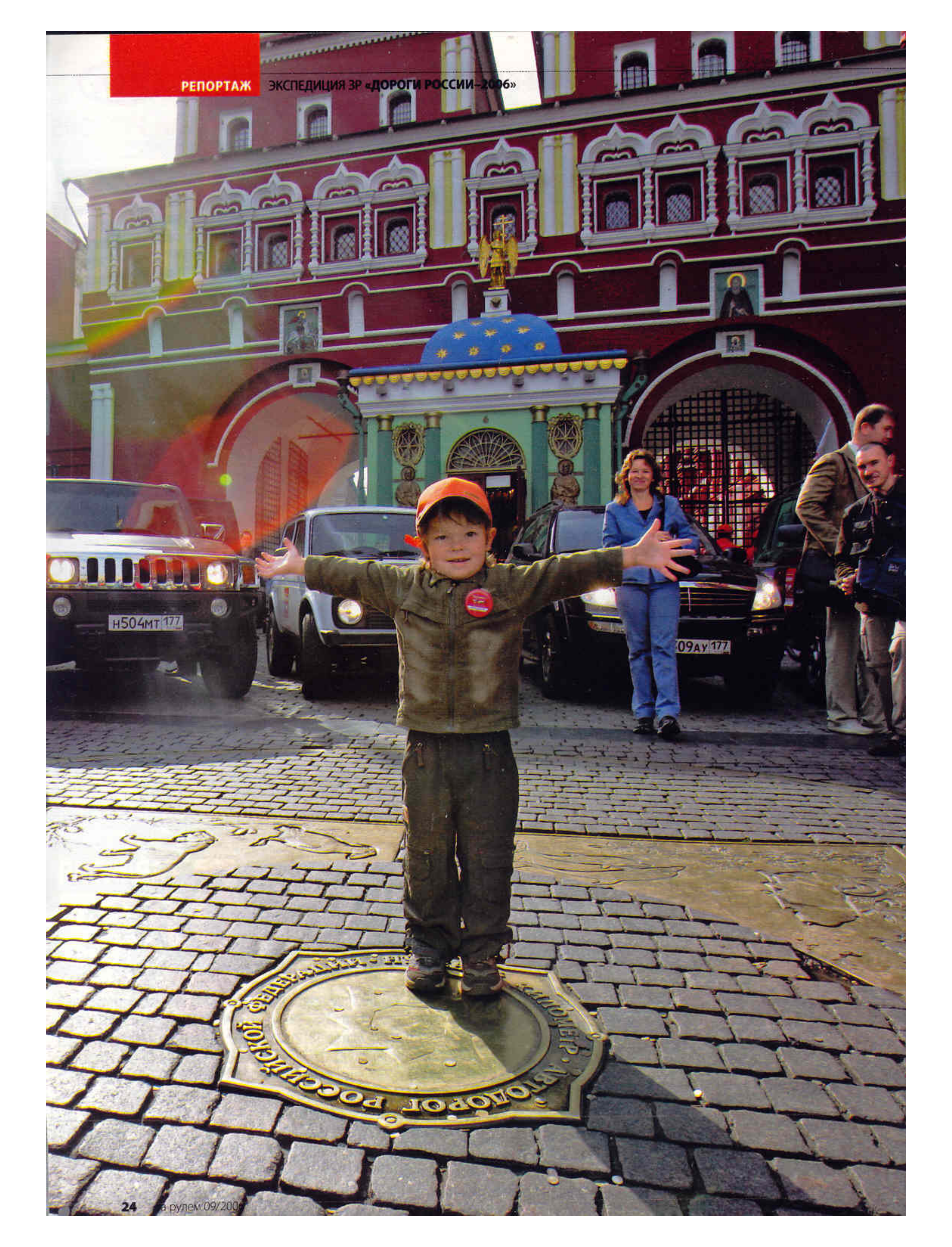
Дата	Название	Место
30.08–10.09	Международный автомобильный салон-2006	Москва, ВЦ «Крокус Экспо», пав. 1, 2, залы 1–4, 6, 7, 9, 11; пав. 3, залы 6, 7, 9, 11
6–8	АвтоТехСервис-2006, 6-я межрегиональная выставка-ярмарка	Пенза, выставочный зал «Пензенский ЦНТИ»
6–8	Осенний автосалон-2006, 9-я специализированная выставка	Челябинск, Региональный выставочный центр
7–10	Уральский автомотосалон-2006, 12-я международная выставка-шоу	Екатеринбург, аэропорт «Уктус»
12–15	Автотранссервис-2006, 8-я специализированная выставка	Омск, МВЦ «Интерсиб»
19–21	Автовыставка-2006, 8-я специализированная выставка	Волгоград, Дворец спорта
19–22	Автомир-2006, 8-я международная выставка автоиндустрии и автоуслуг	Уфа, выставочный комплекс «Башкортостан»
20–24	Автосалон-2006, 12-я специализированная выставка	Тольятти, УСК «Олимп»
25–27	AutoTrans-2006, 3-я международная выставка «Грузовой и пассажирский автотранспорт»	Москва, Российская академия наук
25–28	Транстек-2006, 8-я международная многоотраслевая транспортная выставка «Транспорт и международный транзит»	Санкт-Петербург, «Ленэкспо»
26–28	Сибстройэкспо-2006, международная специализированная выставка технологий, машин и материалов	Новосибирск, международный выставочный центр «Сибирская ярмарка»

ДАЙТЕ ЛЕГКИЙ РЫЧАГ

Чтобы перевернуть мир автомобильных подвесок, как раз не хватает легких и прочных рычагов. Не из чего их делать. Ученым израильского НИИ магния (есть такой) удалось подобрать состав сплава с точно дозированными примесями алюминия, цинка и марганца, который позволяет отливать такие проблемные рычаги и прочие детали шасси. Новинка уже испытана совместно с «Фольксвагеном», ФИАТом и «Опелем». Гадать, на каких машинах появятся «невесомые» детали, не приходится.

ПРОЦЕСС ПОШЕЛ...

Министерство экономики, финансов и промышленности Франции организует двусторонние встречи французских компаний – производителей автокомплектующих с российскими предприятиями в Ижевске (10 октября), Самаре (11 октября) и Москве (13 октября). Цель встреч – обменяться опытом, информировать о новых технологиях в целях привлечения инвестиций в автомобильный сектор. Заинтересовались? Детали можно узнать на интернет-страничке экономической Миссии: http://www.missioneco.org/russie/documents_new.asp?V=3_HTML_8370



МОСКВА – МАГАДАН: ПОЕХАЛИ!



Игорь Моржаретто.
Фото: Александр Батыру, Константин Якубов

Первое августа, раннее утро. Москва, Красная площадь. Еще вчера было холодно, пасмурно и почти целый день лил противный холодный дождь, а сегодня – как по заказу! – на небе ни одной тучки. На площадку перед Иверскими воротами, где установлен знак «Нулевой километр», отсчет от которого ведут все дороги России, въезжает колонна из восьми вседорожников. На бортах машин – яркие стикеры с названием экспедиции «Дороги России – 2006», журнала «За рулем» и партнеров уникального пробега. Впрочем, немногочисленные в это время дня прохожие и, наоборот, многочисленные представители СМИ уже в курсе, что на 10 утра здесь назначен старт экспедиции, которой предстоит самый длинный и крутой маршрут по России – от Москвы до Магадана. Организовал его журнал «За рулем» при поддержке Росавтодора Минтранса России, автомобили – восемь новых вседорожников отечественной сборки – предоставили сами предприятия-изготовители. Костяк экипажей составили водители-испытатели журнала «За рулем», а также представители партнеров по пробегу. Впереди – свыше 10 тысяч километров по дорогам Европейской части России, Урала, Сибири, Дальнего Востока, из которых больше двух тысяч числятся как строящиеся. И даже на подробных картах они пока обозначены пунктиром. Что в реальной жизни скрывается за этими прерывистыми линиями – разбитые грунтовки, недостроенные мосты, многочисленные броды, объезды (как это было три года назад, когда мы первыми ехали по трассе «Амур»), ночевки в полевых условиях – участники экспедиции пока не знают…



Перед пробегом все автомобили осмотрели, проверили...



...где надо, заменили масло, везде установили рации...



...и украсили стикерами журнала «За рулем» и партнеров по экспедиции.



Министр транспорта Игорь Левитин – сам заядлый автомобилист и поэтому все машины экспедиции осматривал с профессиональным интересом.

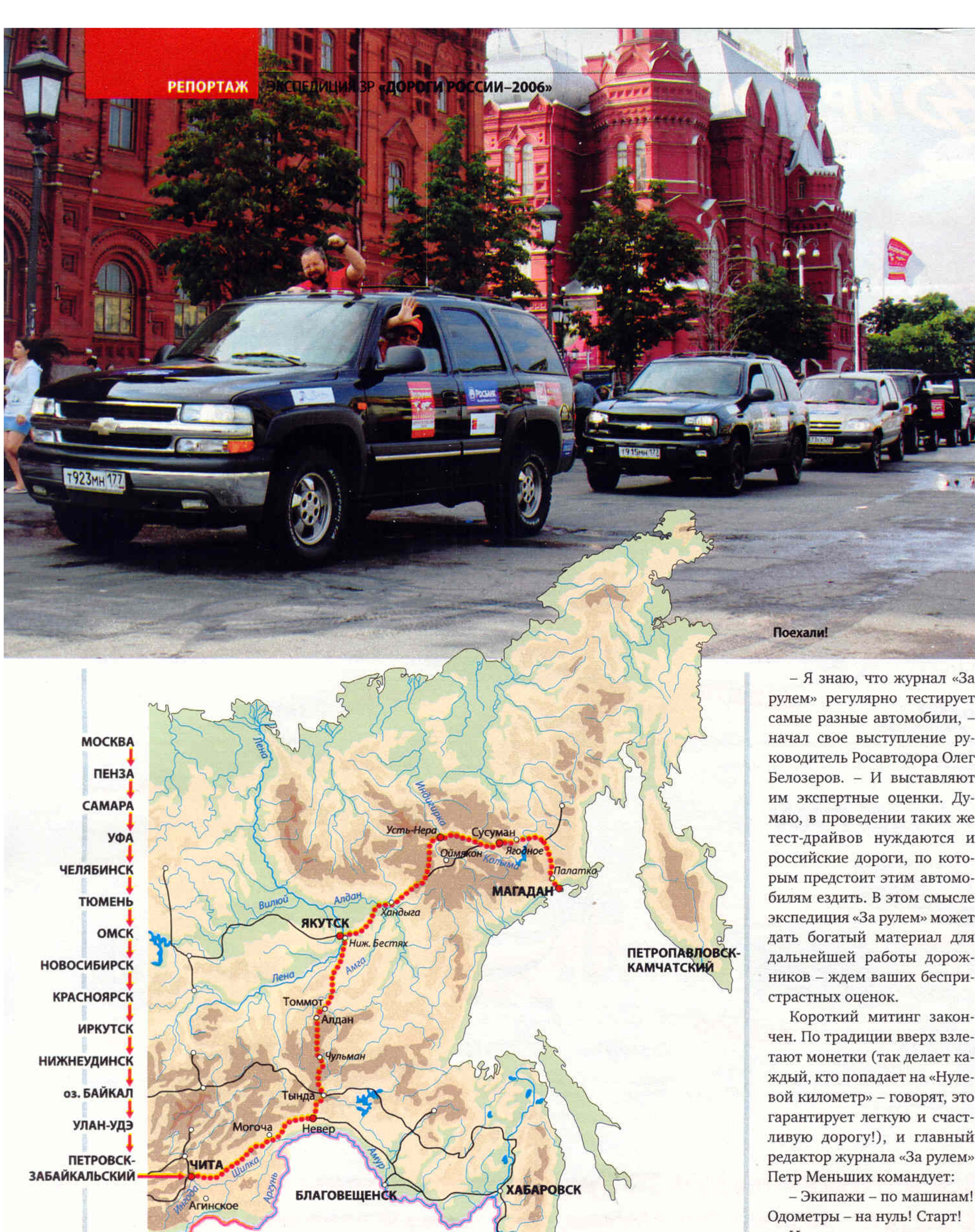


Надо только подбросить монетку на «Нулевом километре» – и любая дорога будет легкой!

Но это будет только в конце месяца; по плану автомобили должны выехать на недостроенную трассу «Колыма» во второй половине августа. А пока – Красная площадь, утро…

– Дороги – это артерии современного государства, – сказал министр транспорта России Игорь Левитин. – И оно не может нормально функционировать и развиваться без здоровой кровеносной системы. Увы, в реальной жизни то и дело возникают «тромбы». Провожая в дальний путь участников экспедиции «Дороги России–2006», я не стану лукавить и обещать им гладкой дороги от Красной площади до берегов Охотского моря. Тем не менее убежден, что этот уникальный маршрут пройдут все без исключения экипажи.

Но преодолеть десять с лишним тысяч километров от столицы до одного из самых отдаленных областных центров страны, испытав при этом новые вседорожники, – только одна из поставленных задач.



Поехали!

– Я знаю, что журнал «За рулем» регулярно тестирует самые разные автомобили, – начал свое выступление руководитель Росавтодора Олег Белозеров. – И выставляют им экспертные оценки. Думаю, в проведении таких же тест-драйвов нуждаются и российские дороги, по которым предстоит этим автомобилям ездить. В этом смысле экспедиция «За рулем» может дать богатый материал для дальнейшей работы дорожников – ждем ваших беспристрастных оценок.

Короткий митинг закончен. По традиции вверх взлетают монетки (так делает каждый, кто попадает на «Нулевой километр» – говорят, это гарантирует легкую и счастливую дорогу!), и главный редактор журнала «За рулем» Петр Меньших командует:

– Экипажи – по машинам! Одометры – на нуль! Старт!

И, взревев моторами, восемь вседорожников покидают Красную площадь. Их путь лежит на восток, к берегам Ногайской бухты. До встречи на Колыме! □

РАЗДЕЛЕННЫЕ ОКЕАНОМ

Сергей Канунников.
Фото: Георгий Садков

DODGE CALIBER

2,0 л, 156 л.с., бесступенчатая трансмиссия, комплектация SXT P2, опции, €23 563 ($29 700).



Пока ходил в кассу АЗС, возле красного «Доджа» уже трое. С интересом обходят машину, пытаются через стекло рассмотреть салон. Конечно, в оригинальной стилистике «Калибру» не откажешь. Благодаря сочетанию массивной решетки радиатора, рубленой корме и вспухшим крыльям и без того немаленький автомобиль выглядит совсем большим.

«Американец» выделяется не только в городском потоке. Соперников на тест мы подбирали особенно придирчиво. Ведь формально «Калибр» немного перерос модели С-класса, но по салону явно к ним близок. Дорожный просвет как у иного вседорожника, но полный привод – только для американцев. Странноватая машина… Помогли читательские отклики на материал о презентации «Калибра» (ЗР, 2006, № 6). Автомобилем интересовались именно те, кто присматривался к моделям С-класса. Для пущего интереса мы свели пограничные модели: трехдверный «Фольксваген-Гольф» и пятиместный вэн «Форд-Фокус С-Мах».

VOLKSWAGEN GOLF

2,0 л, 150 л.с., «автомат», комплектация Sportline, опции, $33 597.

FORD FOCUS C-Max

2,0 л, 145 л.с., механическая коробка, комплектация Ghia, опции, $24 888.



DODGE CALIBER

Пятидверный хэтчбек в качестве серийного дебютировал в Детройте в 2006 году. В США продают полноприводную версию, в Европе с весны 2006-го – переднеприводную.

- **Двигатели:** в России бензиновые 1,8–2,0 л (149–156 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая (1,8 л), бесступенчатый вариатор (2 л).
- **Комплектации:** P0, P1, P2, для версии SXT – P1, P2.
- **Цена базовых комплектаций:** €17 700–23 100 ($22 300–29 100).



«ДОДЖ-КАЛИБР»

Глядя на столь монументальный автомобиль, ждешь пусть и не роскошной, но солидной отделки салона, богатой комплектации. Между тем, детали светлого интерьера – словно из разных машин, а может, и эпох. Грубоватый пластик чересчур жесткий, звонкий на легкое постукивание. Под «фанерной» крышкой верхнего вещевого ящика – черные головки са-

На первый взгляд светлый салон выглядит нарядно, но пластик панели приборов и дверей жесткий и грубый.





Между двумя вещевыми ящиками – охлаждаемый бокс для бутылок.

К светлой, яркой комбинации приборов претензий нет.





Вдвоем на сиденье с регулируемыми спинками – комфортно, втроем – уже нет.



Багажник «Доджа» невеликого калибра, а под полом всего лишь «докатка».



Откидывающиеся колонки аудиосистемы – опция. В заднем салонном плафоне спрятан съемный фонарик с подзаряжающимися на ходу аккумуляторами.

Общая оценка

7,3

DODGE CALIBER – АМЕРИКАНЕЦ НЕ ТОЛЬКО ВНЕШНОСТЬЮ, НО И ХАРАКТЕРОМ. ЕМУ ПО НРАВУ РОВНЫЕ, ШИРОКИЕ АВТОСТРАДЫ ИЛИ… НЕРОВНОСТИ, ПРЕОДОЛЕВАЕМЫЕ ОЧЕНЬ МЕДЛЕННО.

 Выразительная, оригинальная внешность, очень большой дорожный просвет.

 Весьма посредственная обзорность, маленький багажник, вялое рулевое управление, склонность к раскачке.

морезов. Из какой они машины? Ну явно не из этой, где кожа на сиденьях и руле.

Посадка просторная, вольготная. Сиденье – удобное. Но чтобы поднять спинку, почему-то нужно самому потянуть ее на себя, одновременно удерживая рычаг слева. Вращающаяся ручка слишком дорога для автомобиля за 22 тысячи «зеленых»?

Почему кнопки включения кондиционера и обогрева стекла такие мизерные и притулились вплотную к ручке вентилятора? Правый подрулевой переключатель явно перегружен. Фары, противотуманки – понятно, регулировка яркости комбинации приборов – куда ни шло, но еще и колечко для включения плафонов в этой компании – по-моему, перебор. Кстати, чтобы брызнуть водой на ветровое стекло, надо не тянуть ручку, а толкнуть от себя. Оригинальничать, так во всем!

Вам нравится нынешний «крайслеровский» дизайн с мощными боковинами и невысокими окнами? Я, в принципе, тоже не против… Но плата за него – посредственная обзорность. В салонное зеркало тоже мало что видно. Зато боковые отменны. Жертвами дизайна станут и боковые пассажиры на заднем диване, если между ними третий. Головы неминуемо упрутся в потолок под эффектно скошенной крышей. Впрочем, пятеро в таких авто ездят редко. Вдобавок к групповым путешествиям в «Калибре» не располагает маленький, совсем не по росту машины, багажник.

На ходу «Додж-Калибр» не менее противоречив. Мощности двигателя хватает. При спокойной езде нет нужды думать, как там работает вариатор. Однако стоит нажать педаль в пол – стрелка тахометра льстиво прыгает на отметку 6000, но машина, уже взревев, на пару секунд задумывается и лишь затем устремляется на обгон. Ускоряться несколько быстрее можно, перебирая виртуальные передачи вручную. Но здесь нужна некоторая привычка: педаль лучше не

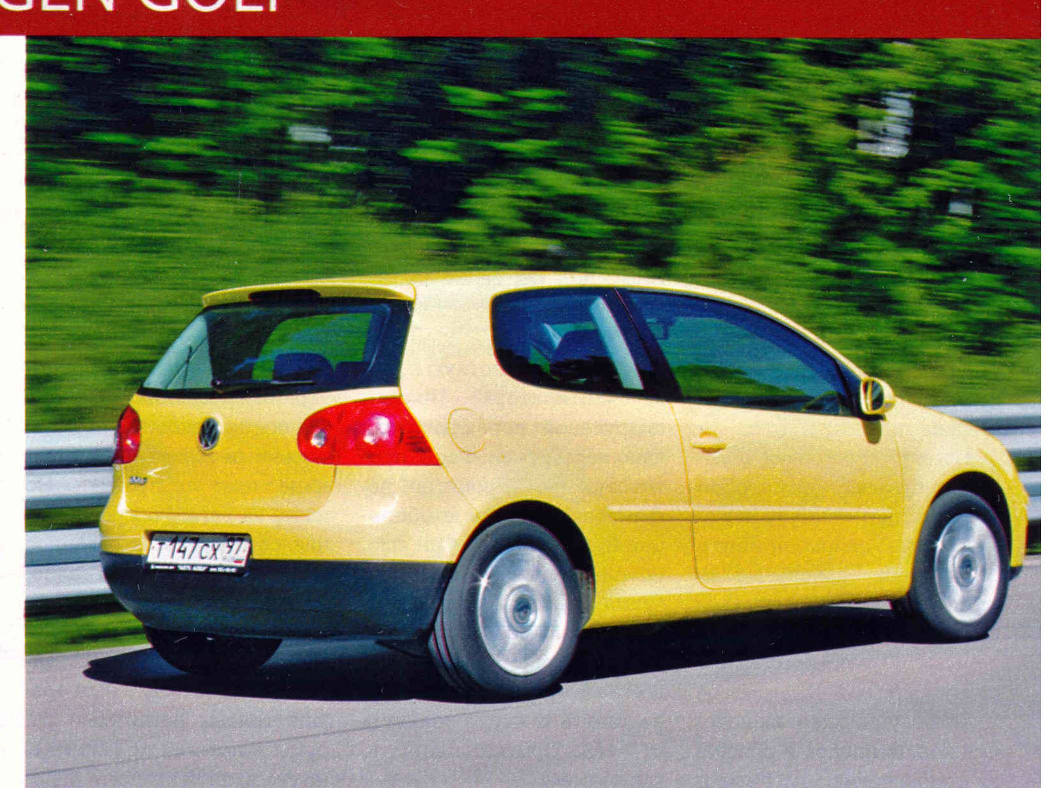
VOLKSWAGEN GOLF

Пятое поколение модели дебютировало в 2003 году. Полноприводная версия 4Motion – годом позже. Выпускают с кузовами трех- и пятидверный хэтчбек.

- **Двигатели:** в России бензиновые 1,6–2,0 л (102–150 л.с.), дизельные 1,9–2 л (105–140 л.с.).
- **Коробки передач:** 5- и 6-ступенчатые механические, 6-ступенчатые «автоматы».
- **Комплектации:** Trendline, Comfortline, Sportline.
- **Цена базовых комплектаций:** $17 900–27 300.

давить в пол, а держать 3000–4000 об/мин.

По ровной дороге «Калибр» плывет вполне комфортно. Правда, даже здесь порой нужно подруливать, поворачивая руль на слишком заметные углы. Стоит выехать на более волнистую трассу, «Додж» и вовсе проявляет грузовые повадки: раскачивается во всех направлениях, работать рулем прихо-



Салон скроен по-немецки строго и добротно. Спортивные сиденья – на любителя.



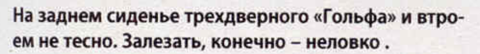


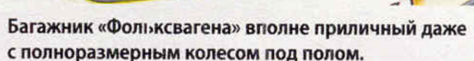
Такой очечник – давно не новость. Но, обнаруживая его, каждый раз радуюсь: удобный пустячок!

Поначалу красный свет показался резковатым. Но к нему быстро привыкаешь.






На заднем сиденье трехдверного «Гольфа» и втроем не тесно. Залезать, конечно – неловко .


Багажник «Фольксвагена» вполне приличный даже с полноразмерным колесом под полом.

Общая оценка **8,1**

VOLKSWAGEN GOLF – ВОПЛОЩЕНИЕ ПОНЯТИЯ «НЕМЕЦКИЙ АВТОМОБИЛЬ»: БЫСТРЫЙ, РАЦИОНАЛЬНО, НО ДОБРОТНО ОТДЕЛАННЫЙ, ПОСЛУШНЫЙ И… ДОРОГОЙ.

 Отменная управляемость, хорошая динамика, отличные тормоза, просторный салон.

 Жестковатая подвеска, неудобно сдвигаются передние сиденья, высокая цена.

дится постоянно. На поворотах заметно кренится, пытается уйти с траектории. Единственный плюс «американца» – высоких волн и канавок бояться не стоит: под выпускной линией – 195 мм, под двигателем – все 210! На дачу можно ехать без опаски… Только он все же не дачник: тесноват для семьи и скарба. Скорее, его стихия – автострады крайнего Запада, где нет перекрестков, не нужно выходить для обгона на встречную или заправлять машину на траекторию после очередной дорожной волны. Парадокс: как раз для Америки-то машину делают полноприводной… Кто же вы, мистер «Додж»?

«ФОЛЬКСВАГЕН-ГОЛЬФ»

Желтому кругленькому «лимончику» не тягаться с большим пятидверным автомобилем? А вот и нет! За рулем – вовсе не теснее, вход – не менее удобен. Правда, посадка в «Гольфе» довольно низкая, к тому же вам предстоит преодолевать развитую боковину кресла в комплектации «Спортлайн». Впрочем, это напрягает лишь довольно тучных.

Конечно, залезать назад не очень удобно. Но взяв на себя этот труд, обнаруживаешь, что втроем там неплохо: коленям места хватает, головы в потолок не упираются. Еще бы переднее кресло возвращалось на исходную. То, что его надо вновь регулировать, усадив пассажиров назад, для столь продуманного в целом автомобиля странно. Зато багажник за спинами пассажиров более просторный и удобный по форме, чем в «Додже».

Динамика 2-литрового «Фольксвагена» прекрасная. Особенно если перевести рычаг автоматической коробки передач в положение S (спорт). Тогда «автомат» меняет передачи быстрее обычного и не переходит на шестую. Необходимости переходить в ручной режим не возникает.

Работа подвески и рулевого управления для этого класса, пожалуй, эталонная. На малейшие колебания баранкой послушный «немец» отвечает быстро и четко. Но эту приятную особенность поминаешь лихом на не слишком гладких дорогах. Весьма жесткая подвеска передает информацию о каждой кочке не только кузову, но и через спортивное сиденье – водителю. Кстати, кресло обеспечивает удобную, правильную, но чересчур строгую посадку. Пожалуй, я не стал бы выби-

FORD FOCUS C-MAX

Прототип пятиместного мини-вэна представили осенью 2002 года. Серийный автомобиль на базе «Форда-Фокус» второго поколения стартовал весной 2003-го.

- **Двигатели:** в России бензиновые 1,6–2 л (115–145 л.с.), дизельный 1,6 л (110 л.с.).
- **Коробки передач:** 5- и 6-ступенчатые механические.
- **Комплектации:** Ambient, Trend, Ghia.
- **Цена базовых комплектаций:** $17 950–24 340.

рать такое для затяжных путешествий, особенно по российским дорогам.

Хороши тормоза. Вообще-то, все протестированные показали очень неплохие результаты по этой части. Но на «Фольксвагене» управлять замедлением проще, чем на «Додже» и «Форде»: на педаль машина откликается именно так, как ожидал.

На первый взгляд, климат-контроль – достоинство



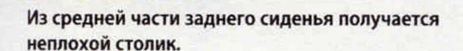
Салон не роскошный, но уютный. В солнечный день дисплей магнитолы подслеповат.



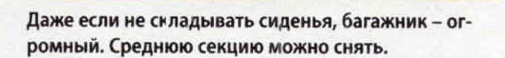
Откидное панорамное зеркало позволяет, например, присматривать за детьми.

Комбинация приборов проста, но хорошо читаема. Здорово, что «Форд» говорит по-русски!





Из средней части заднего сиденья получается неплохой столик.



Даже если не складывать сиденья, багажник – огромный. Среднюю секцию можно снять.

В жаркий день шторки на задних окнах создадут уютную тень.



Общая оценка **8,1**

FORD FOCUS C-MAX – СБАЛАНСИРОВАННЫЙ СЕМЕЙНЫЙ АВТОМОБИЛЬ, ОДИНАКОВО УДОБНЫЙ ДЛЯ ПУТЕШЕСТВИЙ И ГОРОДА.

 Уютный, удобный салон, огромный багажник, тяговитый двигатель.

 Мал дорожный просвет, «докатка» в автомобиле для путешествий – нонсенс.

перед «примитивным» кондиционером. Но на компактных автомобилях при наружной температуре около +25°С в салоне нужно выставлять заведомый «холод» – градусов 18, иначе внутри будет примерно, как снаружи. Это относится и к «Фольксвагену», и к «Форду». Посему меня вполне устроил бы и более дешевый кондиционер.

Все-таки класс, в который входит «Фольксваген-Гольф», не зря по-прежнему называют его именем. Однако на вопрос, соответствуют ли достоинства цене, превышающей стоимость многих одноклассников, думаю, не каждый ответит утвердительно.

«ФОРД-ФОКУС C-MAX»

Чтобы понять, чем силен мини-вэн компактного класса, начнем знакомство… конечно же, с багажника. Вот уж действительно простор! А если сложить сиденья – аэродром! Среднюю часть дивана можно превратить в столик или снять, а боковые – раздвинуть. Правда, я бы пожертвовал толикой объема ради полноразмерной запаски. Это – не навязчивая идея. Просто хорошо представляю, каково километрах в двухстах от цивилизации менять колесо, которое, чего доброго, не подлежит ремонту. Даже если это случится раз в несколько лет – память и уважение к нормальной запаске останутся надолго.

На заднем сиденье неплохо для троих, лишь потолок низковат. Кстати, вот пример того, что устоявшиеся штампы, скажем, «мини-вэн – высокий», не всегда и не вполне корректны. И все же «Форд» честно заслужил повышенную оценку – за трансформацию салона. Спереди – уютно, удобно, даже как-то по-домашнему. Хорошие кресла, понятные с первых секунд органы управления. Приятно, что бортовой компьютер общается по-русски.

От такой машины ждешь неторопливой, будто автобусной вальяжности. Однако C-Max с 2-литровым двигателем – резвый и собранный, вполне легковой автомобиль. Мотор позволяет «не частить» с передачами. Но

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



поперечный размер

Модель	DODGE CALIBER	VOLKSWAGEN GOLF	FORD FOCUS C-Max
L_1	945–1125	950–1160	915–1095
L_2	610–873	600–860	600–840
H	1230	1185	1245
H_1	1015	1040	1045
H_2	960	975	948
B_1	1374	1383	1425
B_2	1352	1390	1397
$L_{3min(*)/max}$	800/1530	820/1405	895/1380
H_3	365	550	467
B_{3min}	995	1013	1005
$V_{баг.}$, л	224	236	416

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	DODGE CALIBER	VOLKSWAGEN GOLF	FORD FOCUS C-Max
Рабочее место водителя			
Сиденье	7	8	8
Органы управления	7	8	9
Обзор	6	8	8
Салон			
Передняя часть	8	8	8
Задняя часть	7	8	9
Багажник	7	8	9
Ходовые качества			
Скорость, динамика	7	8	8
Тормоза	8	9	9
Поведение на дороге	7	9	8

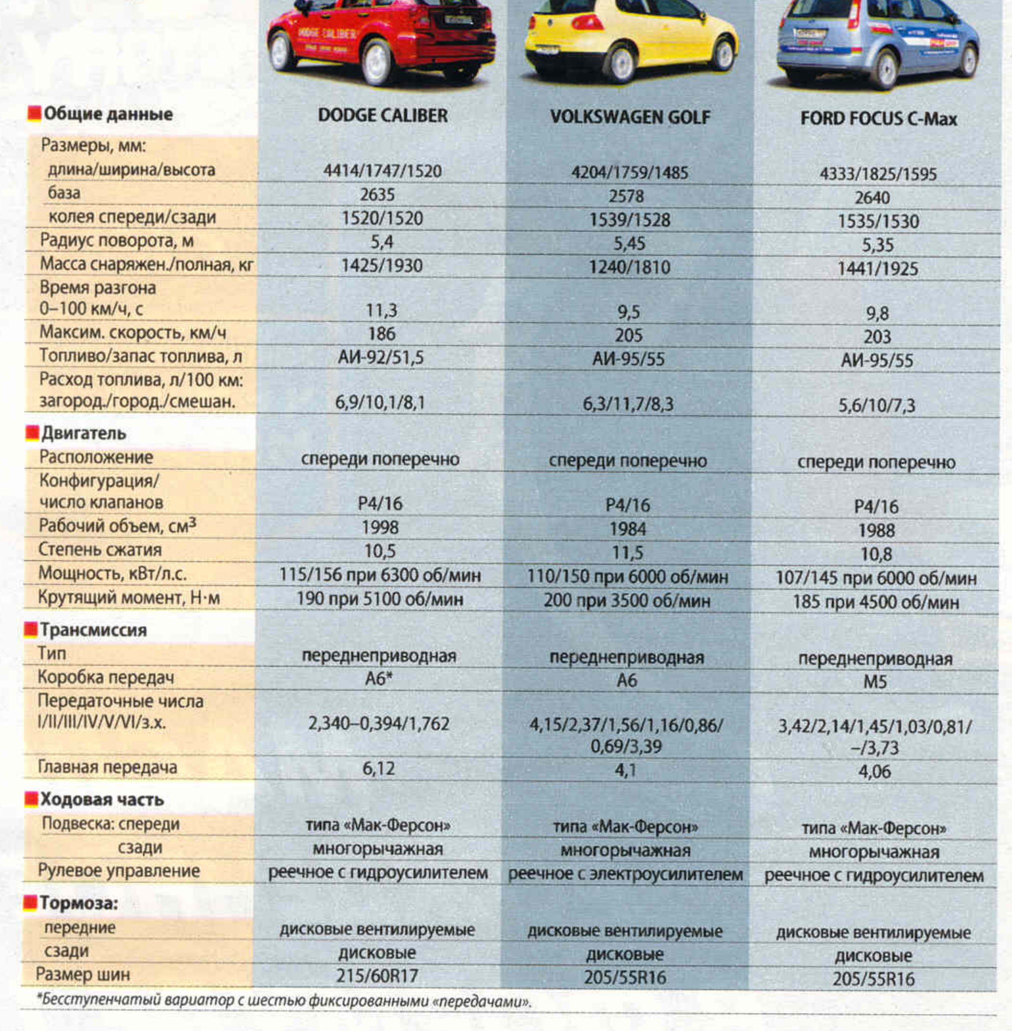
Модель	DODGE CALIBER	VOLKSWAGEN GOLF	FORD FOCUS C-Max
Комфорт			
Шум	7	8	8
Плавность хода	7	7	8
Климат	7	8	8
Приспособленность к России			
Геометрическая проходимость	10	8	7
Сервис	7	8	8
Эксплуатация	7	8	7
Общая оценка	**7,3**	**8,1**	**8,1**

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Сергей Канунников:

«Автомобили, не укладывающиеся в привычные рамки и законы – не только поверяемые цифрами, но тем более неписаные, не переведутся никогда и будут находить приверженцев. Важно только, чтобы вторые отчетливо осознавали достоинства и недостатки первых».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ



	DODGE CALIBER	VOLKSWAGEN GOLF	FORD FOCUS C-Max
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина/ширина/высота	4414/1747/1520	4204/1759/1485	4333/1825/1595
база	2635	2578	2640
колея спереди/сзади	1520/1520	1539/1528	1535/1530
Радиус поворота, м	5,4	5,45	5,35
Масса снаряжен./полная, кг	1425/1930	1240/1810	1441/1925
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,3	9,5	9,8
Максим. скорость, км/ч	186	205	203
Топливо/запас топлива, л	АИ-92/51,5	АИ-95/55	АИ-95/55
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешан.	6,9/10,1/8,1	6,3/11,7/8,3	5,6/10/7,3
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см³	1998	1984	1988
Степень сжатия	10,5	11,5	10,8
Мощность, кВт/л.с.	115/156 при 6300 об/мин	110/150 при 6000 об/мин	107/145 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	190 при 5100 об/мин	200 при 3500 об/мин	185 при 4500 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	А6*	А6	М5
Передаточные числа I/II/III/IV/V/VI/з.х.	2,340–0,394/1,762	4,15/2,37/1,56/1,16/0,86/0,69/3,39	3,42/2,14/1,45/1,03/0,81/–/3,73
Главная передача	6,12	4,1	4,06
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
сзади	дисковые	дисковые	дисковые
Размер шин	215/60R17	205/55R16	205/55R16

*Бесступенчатый вариатор с шестью фиксированными «передачами».

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	Dodge Caliber	Volkswagen Golf	Ford Focus C-Max
Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1472	1397	1444
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	849 (57,7)/623 (42,3)	871 (62,3)/526 (37,6)	836 (57,9)/608 (42,1)
Динамические качества Разгон, максимальная скорость	20 – 1,4с; 40 – 3,5с; 60 – 5,7с; 80 – 8,3с; 100 – 11,7с; 120 – 16,4с; 140 – 23,5с; 160 – 34,5с; max 185,2 км/ч. Погрешность спидометра 1,5%	20 – 1,2с; 40 – 2,7с; 60 – 4,5с; 80 – 7,0с; 100 – 10,2с; 120 – 14,3с; 140 – 20,0с; 160 – 28,8с; max 201,2 км/ч. Погрешность спидометра 5,5%	20 – 1,3с; 40 – 2,6с; 60 – 4,5с; 80 – 7,0с; 100 – 10,4с; 120 – 14,7с; 140 – 21,1с; 160 – 29,3с; max 193 км/ч. Погрешность спидометра 5,2%
Эластичность			
Время разгона, с:			
60–100 км/ч (IV передача)	6,4/11,1*	5,9**	11,5
80–120 км/ч (V передача)	8,3/17,3*	7,4**	17,6
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1487,1	1564	1507,2
50–0 км/ч	598,7	692,4	675,6
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	43,0	42,7	42,4
замедление, м/с²	9,0	9,0	9,1

*«Автомат»/IV, V передачи. **«Автомат» (режим Sport).

включив передачу пониже, можно совершить очень стремительный обгон. Кстати, работой процесс переключения лучше не называть – передачи включаются легко и четко.

Раскачки даже на волнистых (мягко говоря!) дорогах практически нет, как и кренов на поворотах. Над подвеской и рулевым конструкторы поработали на славу. Реакции на поворот руля не такие сонные, как у «Доджа», но и не столь острые, как у «Фольксвагена». Все правильно, ведь этот «Фокус» – не спорткупе... Хотя общая черта есть: дорожный просвет 120 мм под защитой двигателя для семейного вэна – очень мало!

И все-таки «Форд-Фокус С-Мах» – пожалуй, самый сбалансированный из трех подопытных, универсальный автомобиль. В том числе и с точки зрения цены.

НА РАЗНЫХ БЕРЕГАХ

Так все-таки, кто вы, мистер «Додж»? Исчерпывающего ответа мы так и не нашли. Очевидно лишь, что новичок – представитель иного, не вполне знакомого нам мира. Того, в котором по широким, прямым хайвэям ездят плавно и размеренно, «Макдоналдс» считают рестораном, детские боевики причисляют к серьезному кинематографу и даже говорят на немного другом, не совсем английском языке.

По-моему, при всех различиях «Фольксваген» и «Форд» изъясняются гораздо понятней. Поклонники заокеанской культуры, стиля жизни и автомобилей, разумеется, вправе с этим не согласиться. □

Автомобили на тест предоставлены: Dodge Caliber – «ДАЙМЛЕР-КРАЙСЛЕР АВТОМОБИЛИ РУС», Volkswagen Golf – «АЛЕА», Ford Focus C-Max – «РОЛЬФ».

БАРХАТНАЯ ЭВОЛЮЦИЯ

Сергей Воскресенский. Фото автора и «Мазда»



У нее есть все: яркая внешность, стильное внутреннее содержание, повышенный спрос, причем не только в России, но и Европе, и Америке. Совсем недавно на сборочном заводе в Хиросиме пришлось даже наращивать темп производства. Вот оно, бремя популярности. Кажется, о чем беспокоиться, можно еще года три-четыре успешно штамповать ходовой товар. Ведь модель уже завоевала по всему миру немало призов.

Тем не менее компания решилась на фейслифт (по-нашему – обновление) «Мазды-3» летом нынешнего года.

МОРЕ, СОЛНЦЕ И «МАЗДА»

Здесь, на сверкающей бирюзовым морем и пышущей жаром Сардинии очень трудно сохранить деловой настрой. Выжженные солнцем соломенного цвета поля, настоянный на пряных южных ароматах ветерок, томные отдыхающие, среди которых немало соотечественни-





Для обновленной «Мазды-3» предложена свежая цветовая гамма отделочных материалов, обивки сидений и деталей алюминиевой отделки.

Багажное отделение достаточно вместительно для хэтчбека.

Над зеркалом – дополнительное окошечко, в нем «донос» о непристегнутых задних пассажирах.

Подштамповка в бампере – для удобства открывания багажника.

ков. И вдруг вереница одинаковых машин и группа бледно-синюшных журналистов вносит некоторую сумятицу в неспешную жизнь курортного местечка.

Российской делегации предложены в основном «трешки» с модернизированными двухлитровыми бензиновыми моторами и новейшей 6-ступенчатой механической коробкой. Дескать, а какой еще может быть «Мазда-3», как не быстрой, мощной, энергичной – и при этом яркокрасной (желтой, синей)? Журналисты из других стран довольствуются машинами не столь крикливых оттенков и в основном с дизельными двигателями.

Внешних отличий у новинки минимум: иными стали дизайн радиаторной решетки, рисунок легкосплавных колес, черная окантовка светодиодных задних фонарей, форма противотуманок. В дорогих версиях – модная нынче карта-ключ. Создатели в общем-то не скрыва-



РАДИ КОМФОРТА И КОНТРОЛЯ. На «Мазде-3» 2006 модельного года инженеры не только увеличили жесткость кузова, но и оптимизировали место крепления рычага поворотного кулака: это позволило уменьшить недостаточную поворачиваемость в скоростных поворотах. Передние амортизаторы теперь оснащены клапанами с полным вытеснением объема (FDV), которые снижают запаздывание реакции между ходами сжатия и отбоя, придавая машине лучшую устойчивость. В задней подвеске применены однотрубные амортизаторы с увеличенным диаметром поршня. Это улучшило демпфирующие способности и повысило плавность хода автомобиля.

ОБНОВЛЕНИЕ «МАЗДЫ-3» КАК НАПОМИНАНИЕ: СМОТРИТЕ, КАКАЯ Я – ВСЕГДА КРАСИВАЯ, ЖИЗНЕРАДОСТНАЯ, ЭНЕРГИЧНАЯ.

ют, что прежде всего стремились не нарушить гармонию форм и линий, выделяющих «Мазду-3» из общего потока.

Тот же подход чувствуется и во внутреннем содержании. Добротнее, насыщеннее стали материалы обивок, серебристые вставки на передней панели, циферблаты приборов. Аудиосистема дополнилась новой «игрушкой» – накопителем с жестким диском объемом 20 Гб. Но положа руку на сердце, и здесь не революция – скорее легкие «штрихи к портрету».

Нет, с обновленной «Маздой» надо знакомиться по-другому. Ведь основные изменения конструктивные, скрытые от глаз потребителя.



Салон и моторный отсек окутала новая шумоизоляция.

СТАВКА НА КОМФОРТ

Километр за километром мы разгоняемся, тормозим, повизгиваем шинами в крутых виражах. Я, конечно, знаю, что двигатель обзавелся системой последовательного регулирования фаз газораспределения (S–VT). Изменена конструкция переднего подрамника, под капотом появилась дополнительная шумоизоляция, довольно серьезно перенастроено шасси. Для понимания всего этого нужно время. Вот на серии колдобин (бывает и такое на Сардинии!) автомобиль против ожидания не лязгнул подвесками, а лишь задорно качнулся и помчался дальше. Чуть позже обращаю внимание, что и на пологих волнах, мелких неровностях его поведение заслуживает похвалы. «Мазда» стала заметно комфортнее, оставшись при этом энергичной, понятной в управлении.

Двухлитровый мотор определенно прибавил в эластичности на средних оборотах. Машина охотно откликается на педаль газа, позволяя реже обращаться к коробке передач. А вот при резкой, динамичной езде двигателю не хватает «злости» – ее умеряют нормы Евро IV и электронный акселератор.

И еще одно наблюдение – в салоне машины стало тише. Ох, не зря создатели упоминали про такие важные мелочи: переработанную конструкцию шин, новый генератор с пониженным уровнем шума при работе. Сдается, помогло. Да, после 4000 об/мин двигатель, конечно, тешит ваше самолюбие сочным, басовитым рыком, но больше ничего не давит на уши – полная гармония с автомобилем.

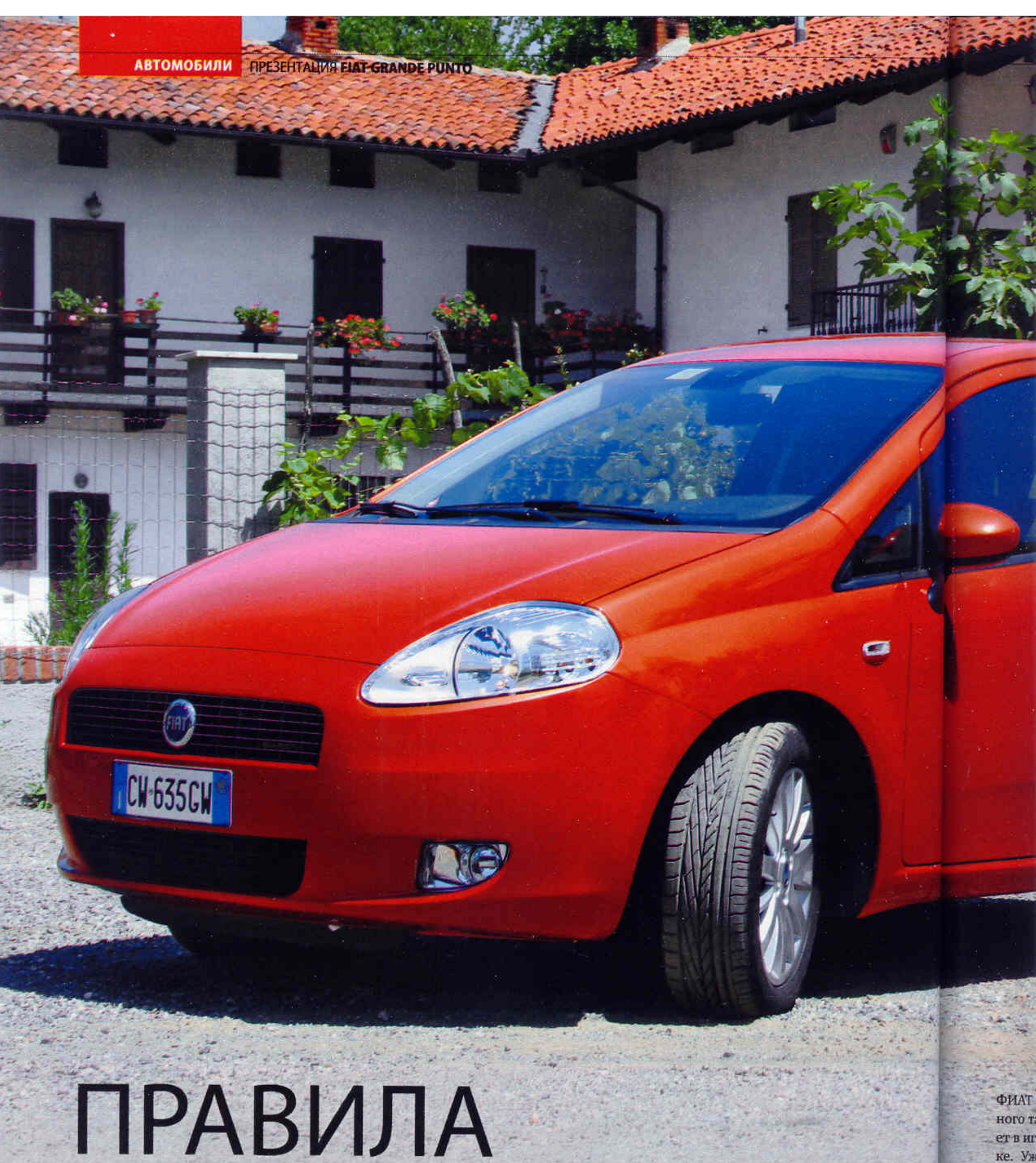
ПОКЛОННИКАМ ZOOM – ZOOM

По наблюдениям маркетологов, для россиян «Мазда-3» – в большой степени объект самовыражения. Владельцы (или владелицы, а их чуть не половина) ценят в ней прежде всего незаурядную внешность, яркую цветовую палитру и качество интерьера. Думаю, обновленная «Мазда-3» не обманет их ожиданий. Автомобиль, несомненно, стал интереснее, насыщеннее, разнообразнее в комплектациях. И при этом приобрел новый уровень комфорта, сохранив выразительность ездовых возможностей. Обновленные машины появились у дилеров уже в июле, цены на седан и хэтчбек $17 100–27 740.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	MAZDA 3	
	1,6 SEDAN A/T	2,0 HATCHBACK
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4490	4415
ширина	1755	1755
высота	1465	1465
база	2640	2640
колея спереди/сзади	1530/1515	1530/1515
Радиус поворота, м	5,45	5,45
Снаряженная масса, кг	1275	1320
Полная масса, кг	1730	1770
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,4	9,1
Макс. скорость, км/ч	177	209
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/55	АИ-95/55
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	6,2	6,4
городской цикл	10,0	10,6
смешанный цикл	7,6	7,9
Кузов		
Количество дверей/мест	4/5	5/5
Объем багажника (VDA), л	413	346
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	Р4	Р4
Число клапанов	16	16
Рабочий объем, см³	1598	1999
Степень сжатия	10,0	10,8
Мощность, кВт/л. с.	77/105	110/150
при об/мин	6000	6500
Крутящий момент, Н·м	145	187
при об/мин	4000	4000
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	А4	М6
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	195/65R15	205/55R16





ПРАВИЛА ПУНКТУАЦИИ

Максим Сачков.
Фото автора

ФИАТ
ного та
ет в игр
ке. Уж
мьеры
салоне
первые
самых
которы



Под капотом – шестнадцатиклапанный дизель «Мультиджет» объемом 1,3 л с турбонаддувом и интеркулером.

ФИАТ после продолжительного тайм-аута вновь вступает в игру на российском рынке. Уже осенью, после премьеры на Московском автосалоне у дилеров появятся первые машины. Одной из самых популярных моделей, которые официально будут продавать в России, призван стать «ФИАТ-Гранде Пунто». Чтобы расставить все точки над i, лечу в Турин – автомобильное сердце Италии.

ТОЧКА ОТСЧЕТА

Это почти постулат: итальянская дизайнерская школа – лучшая в мире. Автопроизводители всего мира зачастую поручают разработку новых моделей именно итальянским студиям. А уж земляки и подавно: разумеется, над экстерьером «Гранде Пунто» трудилась мастерская Джуджаро. Складная фигура, выразительные фары, а чего стоит изящная боковая линия, прорисованная от носа до кормы! Вы считаете, что это женский автомобиль? На мой взгляд – типичный молодежный унисекс.

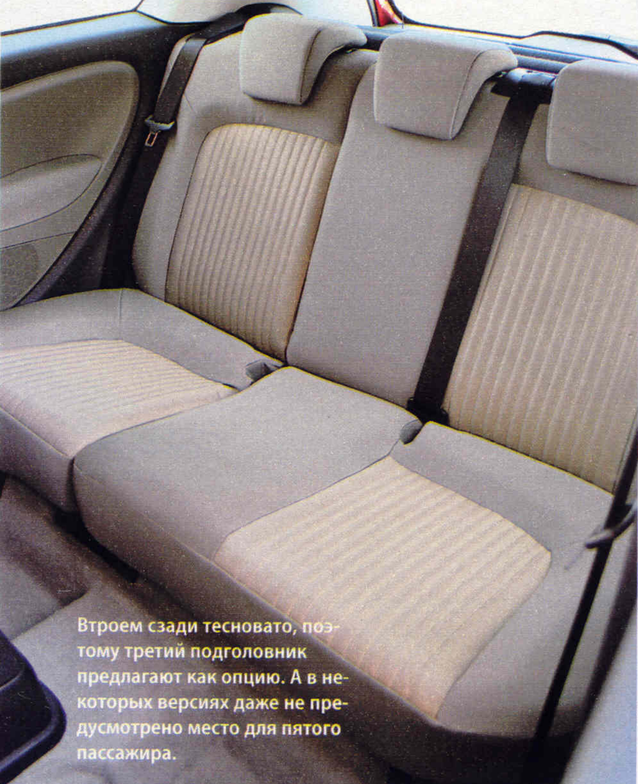
Все маленькие хотят быть большими, и новый «Пунто» не исключение. Это становится очевидным, когда в него садишься: даже не замечаешь, как проскальзываешь сквозь широкий проем на сиденье. Возможно, это особая заслуга трехдверного кузова с большой дверью? Впрочем, и попадать на второй ряд людям среднего роста тоже довольно просто – передние кресла гостеприимно откидывают спинку и отъезжают к панели приборов.

На водительском месте даже человеку с доброй комплекцией хватит пространства для маневра. И за водителем ростом под 185 см, если верить пресс-релизу, вольготно разместится такой же пассажир. Передо мной сидел более приземистый человек, и я на мгновение забыл, что нахожусь в автомобиле компакт-класса.

Приятная нега длилась недолго – к работе меня вернул голос коллеги, пы-


Панель приятная по дизайну и материалам, но массивная – она «давит» на водителя. Немного спасают передние треугольные окошки, наполняющие салон светом.

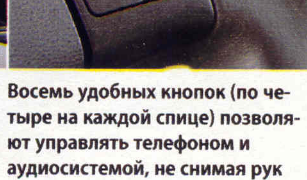

На щитке приборов все строго, функционально, лаконично – даже как-то не по-итальянски. Цифра «220» на спидометре польстит самолюбию владельца.


Втроем сзади тесновато, поэтому третий подголовник предлагают как опцию. А в некоторых версиях даже не предусмотрено место для пятого пассажира.

тавшегося открыть багажник. Увы, третья дверь отпирается только из салона – а кнопка расположена… на центральной консоли. Проем большой и удобный, а вот объемом грузового отделения поступились ради жилого отсека, отведя поклаже лишь 275 л.

Пока распорядитель тест-драйва не дал отмашку, присмотрюсь к интерьеру. Обаятельный и оригинальный дизайн, недешевые, приятные на взгляд и ощупь материалы. Кроме того, покупатель может выбирать из нескольких вариантов комплектаций и расцветок, как опцию предлагают отделку кожей. Однако впечатление портят немногочисленные огрехи сборки – тут великоват зазор между пластиковыми деталями, там панели подогнаны с небольшим перекосом. Не криминал, но недочет.


В подлокотнике прячется отделение для всякой мелочевки. Переключать передачи он не мешает, но если не нужен, его можно откинуть назад.



Восемь удобных кнопок (по четыре на каждой спице) позволяют управлять телефоном и аудиосистемой, не снимая рук с руля.

ЗНАКИ ПРЕПИНАНИЯ

Шлагбаум открывает въезд на испытательный полигон близ города Балокко. Общая протяженность тестовых трасс около 70 км. Специально для нас выделили одну из самых именитых, на которой в середине прошлого века испытывали спортивные «альфа-ромео», принимавшие участие в гонках формулы 1. Кроме того, в нашем распоряжении оказались спецдороги, где можно потрясти подвеску…

Рядом порыкивает дизельный «Гранде Пунто» с мотором 1,3 л мощностью 90 л.с. Один из коллег бросает пренебрежительно: «Дизель с таким объемом далеко не уедет». Но первое же ускорение заставляет его признать ошибку! Итальянцы на дизелях собаку съели. Возьмем, например, разработанную специалистами ФИАТа аккумуляторную топливную систему «Мультиджет» – аналог «коммон рейла». Или посмотрите на парк автомобилей, в котором 44% моделей компакт-класса дизельные.

Никогда бы не поверил, что и меня теперь везет серийный 1,3-литровый дизель – он вполне даст фору бензиновому двигателю даже большего объема. Хотя нехватку драгоценных «кубиков» начинаешь чувствовать, съезжая со скоростной трассы. Свою силу мотор показывает лишь после 2200–2300 оборотов, а до этого стрелка тахометра словно зависает. С такой задумчивостью и заглохнуть на старте недолго. Сглазил, заглох… Поеду в сторонке потренируюсь, а то засмеют.

В моторной гамме нового «Пунто» стоит еще один дизель – объемом 1,9 л. Вполне вероятно, машины с таким мотором будут поставлять к нам на заказ. Таким образом, ФИАТ может получить дополнительную фору – дизельные версии в этом классе легко пересчитать по пальцам. Но Россия – не Италия, поэтому подавляющее большинство версий будут бензиновыми (три мотора, приведены в таблице).

МНОГОТОЧИЕ

Нескольких кругов достаточно, чтобы выучить повороты и «эски», скопированные с «формульных» трасс – показывай, «Пунто», свои достоинства и недостатки. Попробую побыстрее пройти эту связку – наезжаю одной стороной на бордюр, и… Автомобиль не подскакивает как мячик, а переезжает препятствие без лишней раскачки, точно следуя намеченной траектории. Такой длинноходной и энергоемкой подвеске не нужна никакая адаптация к нашим дорогам – добро пожаловать в Россию.

Перед длинным скоростным поворотом практически



ИТАЛЬЯНЦЫ В РОССИИ

После автосалона в Москве стартуют официальные продажи моделей ФИАТ. Вместе с «Гранде Пунто» на нашем рынке появятся большой универсал «Крома» с бензиновыми моторами 1,8 и 2,2 л, компактная «Панда» с 60-сильным 1,2-литровым мотором, причем как в переднеприводном варианте, так и 4x4, а также «Добло» – мини-вэн и фургон. Кроме того, компания «Северсталь-Авто», которая взялась продвигать марку ФИАТ в России, планирует осенью начать производство на заводе малолитражных автомобилей в Набережных Челнах моделей «Добло» и «Албеа» (седан гольф-класса). В 2007-м в продажу поступит кроссовер «Седичи». Сейчас формируется дилерская сеть, персонал проходит обучение в Италии.

«ФИАТ-ГРАНДЕ ПУНТО» – ФИРМЕННОЕ ИТАЛЬЯНСКОЕ БЛЮДО. ГОТОВО К УПОТРЕБЛЕНИЮ В РОССИИ.



Багажник небольшой, но удобной формы. Задние сиденья раскладываются, увеличивая полезный объем отсека.

не торможу. Поворачиваю руль, автомобиль начинает заметно крениться, покрышки угрожающе визжат, но «Пунто» четко прописывает поворот. Ах так! Тогда попробую спровоцировать «итальянца» – сымитирую ситуацию, когда человек испугался и резко бросил газ на вираже. Ничего страшного не происходит – машина равномерно, всеми четырьмя колесами начинает ползти наружу без всякого намека на занос. В целом, поведение «Пунто» на дороге не назовешь идеальным и зажигательным, скорее безопасным и прогнозируемым. Кстати, если кто-то хочет погорячее, то к его услугам версия «Спорт» с жесткой короткоходной подвеской, 17-дюймовыми дисками и широкой низкопрофильной резиной.

Мощные, перекрывающие обзор передние стойки на гоночной трассе почти не замечаешь. Но только въехали на узкие городские улочки, как пришлось кланяться ветровому стеклу. Зато удобным и большим зеркалам – отдельный реверанс. И головой не крутишь при перестроениях, и паркуешься безошибочно. А вот рулю, наоборот, выношу порицание. И без того нехуденький обод раздувают два бугорка, выросших там, где обычно лежат руки. Наверное, хват пытались сделать удобнее?

Идеального автомобиля нет, иначе конструкторы не ломали бы головы над новыми, более сложными и совершенными моделями. Не лишен недостатков и «ФИАТ-Гранде Пунто». Но у «большой точки» есть неоспоримые достоинства, с которыми он способен достойно выступить на рынке. Существует еще одно мощнейшее оружие – цена. Ее обнародуют в сентябре, когда «итальянца» представят на Московском автосалоне. Интересно, попадет ли ФИАТ в точку? □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	FIAT GRANDE PUNTO			
	1,2	1,4 8V	1,4 16V	1,3 Multijet
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4030			
ширина	1687			
высота	1490			
база	2510			
колея спереди	1473			
сзади	1466			
Радиус поворота, м	5			
Снаряженная масса, кг	1030	1040	1040	1130
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,5	13,2	10,5	11,9
Макс. скорость, км/ч	155	165	177	175
Топливо	АИ-95			ДТ
запас топлива, л	45			
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	5,1	5,2	4,7	3,9
городской цикл	7,9	7,7	8	5,9
смешанный цикл	6,1	6,1	5,9	4,6
Кузов				
Количество дверей/мест	5/5			3/5
Объем багажника (VDA), л	275			
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	P4			
Число клапанов	8	8	16	16
Рабочий объем, см³	1242	1368	1368	1248
Степень сжатия	11	11	11	17,6
Мощность, кВт/л.с.	48/65	57/77	70/95	66/90
при об/мин	5500	6000	5800	4000
Крутящий момент, Н·м	102	115	128	200
при об/мин	3000	3000	4500	1750
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	М5			М6
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади	упругая поперечная балка			
Рулевое управление	реечное с электроусилителем			
Тормоза:				
передние	вентилируемые дисковые			
задние	барабанные			
Размер шин	175/65R15			185/65R15



ОДИНАКОВЫ С ЛИЦА

Сергей Мишин

ПОЯВЛЕНИЕ ХЭТЧБЕКА ПРЕДОСТАВИЛО ПОКУПАТЕЛЯМ «КАЛИНЫ» РЕАЛЬНУЮ ВОЗМОЖНОСТЬ ВЫБОРА.

О «Калине-хэтчбек» журнал писал уже не раз. Именно эта модификация открывала новое семейство. Но то были рассказы о перспективах, а 21 июля «калиновый» хэтчбек стал полноправным товарным автомобилем: он сходит с конвейера и поступает в продажу. Потому сегодняшний наш разговор о том, что получилось.

«Калина» (ВАЗ-11193) – с 8-клапанным двигателем (его индекс 21114) объемом 1,6 литра – таким, как на седане и части «десятого» семейства, и 13-дюймовыми колесами.

Новые для «лад» решения, реализованные на «Калине-седане», естественно, есть и на хэтчбеке. Разного размера щетки стеклоочистителя – левая длиннее правой (большая площадь очистки). Под уплотнителем верхней части дверных проемов предусмотрены вварные гайки – на крышу машины можно установить багажник. Для среднего пассажира заднего сиденья – трехточечный ремень безопасности: он проходит через точку, закрепленную на крыше. И, конечно, самый важный элемент, благодаря которому «Калина» пользуется успехом у женщин, – электроусилитель рулевого управления – входит в базовую комплектацию. Близятся к завершению доводочные работы по кондиционеру и ABS – они вот-вот появятся на обеих моделях.

В «безопасной комплектации» – подушки для водителя и переднего пассажира плюс преднатяг передних ремней. Пока такие машины пойдут только на экспорт (омологация уже завершена). Но как только будут востребованы отечественным рынком, появятся и на нем.

Хэтчбек короче седана на 190 мм – длина уменьшена только за счет заднего свеса. Колесная база, шасси, передняя часть кузова остались неизменными. Клапаны вытяжной вентиляции салона на седане упрятаны на боковинах кузова в заднем свесе, а здесь – на задней стенке кузова, но тоже под бампером.

Чем может заинтересовать потенциального потре-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

LADA KALINA (ВАЗ-11193 – заводское обозначение)

Общие данные

Размеры, мм:

длина	3850
ширина	1676
высота	1500
база	2470
колея спереди/сзади	1430/1410
Объем багажника, л	235/550
Радиус поворота, м	5,2
Снаряженная масса, кг	1050
Полная масса, кг	1525
Время разгона 0 – 100 км/ч, с	13,5
Максимальная скорость, км/ч	165
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/50
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	7,8

Двигатель: бензиновый, Р4, 8 клапанов, 1,6 л, 59,5 кВт/81 л. с. при 5200 об/мин, 120 Н·м при 2700 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, М5

Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины 175/70R13





бителя новая «Калина»? Благодаря меньшей длине машина сделалась более маневренной, что особенно важно при парковке в тесноте современных городов. Но ведь и багажник стал меньше – 235 литров против 400 у седана. Зато погрузка облегчена большим проемом двери задка, высоко поднимающейся пятой дверью и малой погрузочной высотой. Заднее сиденье, как и на 118-й, складывается – можно перевезти большой телевизор или стиральную машину.

Заметим, что запаска, втиснутая в очень короткий свес (она под полом багажника), осталась полноразмерной.

В хэтчбеке стекло двери задка приближено к водителю и расположено почти вертикально, поэтому здесь просто великолепная обзорность назад. Это, опять-таки, удобно при маневрировании задним ходом, особенно в стесненных местах. Сектор очистки заднего стекла близок к полукругу – еще один плюс.

Высоко расположенные задние фонари видны водителям позади идущего транспорта через несколько автомобилей – тем самым повышается активная безопасность.

Как и другие «калины», хэтчбек будет с разными моторами. Более резвая 11194, с шестнадцатиклапанным 1,4-литровым мотором появится позже, когда освоят производство двигателей нового поколения. Ей полагаются шины 185/60R14 в комплекте с увеличенными тормозами впереди и более жесткими пружинами передней подвески.

Становление «Калины» совпало со сменой поколений вазовских двигателей. Новые – более современные, с облегченной шатунно-поршневой группой. От предшественников отличаются меньшим расходом топлива, токсичностью и возросшим ресурсом. К тому же



Пятая дверь безопасна – уходит выше головы.



Под уплотнителем проема спрятаны точки крепления багажника.



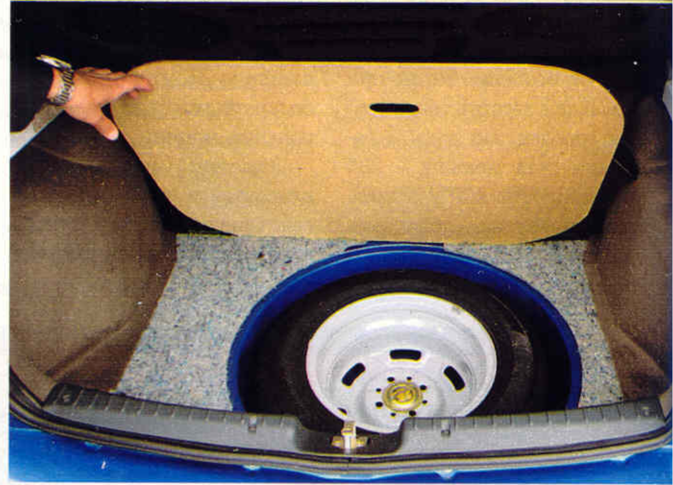
Щетки разной длины обеспечивают большую площадь очистки стекла.

Трехточечные ремни – всем пассажирам заднего сиденья.



Пусть хэтчбек чуть короче седана, зато его транспортные возможности гораздо больше.





В куцем свесе уместилась полноразмерная запаска.

проще и дешевле в эксплуатации – исключены операции натяжки ремня ГРМ (есть гидронатяжитель). Вскоре такую же опцию получит и ремень генератора – завершается разработка «автомата».

Довелось попробовать новый товар на ходу – по асфальтовым и бетонным дорожкам вазовского трека. Знакомо жужжит двигатель и зудит рукоятка рычага переключения передач. Машина весело разгоняется и непринужденно тормозит. Салон светлый, руль легкий, хотя и недостаточно информативный, тормоза приятные, подвеска весьма комфортная – все это в целом создает положительные эмоции.

В движении пытаюсь уловить отличия от поведения седана. Хэтчбек четче следует за рулем и ни в каких режимах (насколько это было возможно в данных условиях) не склонен к заносу.

Задним ходом маневрировать действительно проще, чем на других машинах, – ведь длина машины, по сути, ограничена задним стеклом. Кстати, сидеть сзади так же просторно, как и в «Калине-седане» (ничуть не теснее, чем в «десятке») – ниспадающая крыша оставляет достаточно пространства над головой.

На первый взгляд, хэтчбек – еще более городской автомобиль, чем седан, однако дождемся, когда он появится в редакции. □

O TEMPORA, O MORES!

Анатолий Фомин. Фото: Георгий Садков

МАРК ТУЛЛИЙ ЦИЦЕРОН ПРОИЗНЕС ЗНАМЕНИТУЮ ФРАЗУ ДВЕ С ЛИШНИМ ТЫСЯЧИ ЛЕТ НАЗАД. ПОСЛЕ ДВУХ ДНЕЙ С БМВ-630i МОГУ ЛИШЬ ПОВТОРИТЬ: «О ВРЕМЕНА, О НРАВЫ!».

Когда БМВ в 1990 году представил 12-цилиндровое купе БМВ-850i, его характеристики читали, как поэму. Мощность – 300 л.с., разгон до 100 км/ч с автоматической трансмиссией – 7,4 с, с «механикой» – 6,8 с, максимальная скорость ограничена 250 км/ч. Это было каких-то 15 лет назад. Сегодня базовая модель купе шестой серии обладает лучшей динамикой, чем бывший флагман, хотя под ее длинным капотом лишь половина от тех двенадцати цилиндров.

Концепция «эффективной динамики» приносит плоды – «шестерка» с 3-литровым 6-цилиндровым мотором, действительно, совсем не медлительный автомобиль. Намеренные на динамометрической дороге полигона 247 км/ч – наглядное подтверждение способностей машины. Динамика разгона не столь эффектна – 8,1 с до 100 км/ч. Впрочем, это объяснимо 32-градусной жарой и тем, что тестовый автомобиль оказался тяжелее заявленного на 125 кг, а с упитанными водителем и прибористом прибавил в весе еще более двухсот. Объяснимо и то, что уложиться в 9,5 л/100 км можно только при исключительно плавном вождении. Даже флегматичный водитель едва ли привезет расход меньше 12 л/100 км. Не стоит винить его в том, что он лишний раз хочет послушать бархатную песню мотора, посильнее наступив на правую педаль.

В стандартной программе коробка передач не слишком агрессивно реагирует на действия водителя. Но в спортивном режиме она всегда готова помочь сразиться с любыми соперниками за первое место в потоке. Правда, ракетного ускорения ждать не приходится: 150 л.с. на тонну не так уж много. БМВ-630i разгоняется плавно, но… немного быстрее взлетающего Ил-86. При этом оставляет за собой не столь громкую звуковую дорожку. В процессе доводки инженеры немало потрудились, что-

Три литра, шесть цилиндров, 258 л.с., хороший рабочий диапазон и безукоризненная плавность работы.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

BMW 630i

Общие данные

Размеры, мм:

длина	4820
ширина	1855
высота	1373
база	2780
колея спереди	1558
сзади	1596
Объем багажника (VDA), л	450
Радиус поворота, м	5,7
Снаряженная масса, кг	1510
Полная масса, кг	1950
Время разгона 0-100 км/ч, с	6,7
Макс. скорость, км/ч	250
Топливо	АИ-91–98
запас топлива, л	70
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	7,0
городской цикл	13,9
смешанный цикл	9,5

Двигатель: бензиновый, Р6, 24 клапана, 3,0 л, регулируемые фазы и подъем клапанов, 190 кВт/258 л.с. при 6600 об/мин, 300 Н·м при 2500–4000 об/мин

Трансмиссия: заднеприводная, А6

Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – многорычажная; рулевое управление – реечное с регулируемым гидроусилителем и переменным передаточным числом; тормоза – дисковые вентилируемые; шины 245/45R18



Светлая кожа, светлое дерево, навигационная система с московскими картами – хорошее дополнение к стильной внешности и роскошному шасси.

Управляемый занос на сухом асфальте при скорости около 100 км/ч. Мощности для этого вполне достаточно.



бы сделать звук привлекательным как внутри автомобиля, так и снаружи. Снаружи, пожалуй, даже перестарались: прохожие оглядываются вслед роскошному баварскому купе.

В салоне есть все для быстрой и комфортной езды: от отличной аудиосистемы и климатической установки до продвинутого бортового компьютера и навигации с московскими картами. «Спортивные» сиденья ни по виду, ни по ощущениям не родственники настоящим «спортсменам». Обшиты мягкой кожей, снабжены электроприводом и подогревом, а также пневматическими элементами в спинке, позволяющими регулировать глубину и «плотность» посадки. Абсолютное большинство водителей будет удовлетворено, претензии могут возникнуть разве что у очень рослых и полных. Низкопрофильные колеса и шины «повышенной мобильности», вопреки ожиданиям, не сильно снижают комфорт на небольших неровностях. А крупных следует избегать – в силу скромной энергоемкости подвески, внушительной стоимости колес и небольшого дорожного просвета. Так, а на что способен БМВ-630i в предельных режимах?

С отключенной системой DSC ему по силам проходить быстрые повороты эффектным «веером», или с мощным сносом всеми четырьмя колесами. При этом купе остается под полным контролем водителя, разумеется, знакомого с такими режимами. Все переходные состояния развиваются настолько плавно, что траекторию можно выстраивать с сантиметровой точностью. А гидромеханический «автомат» отнюдь не выглядит нерасторопным посредником между мотором и колесами.

В прекрасной управляемости есть заслуга подвесок, цепких шин, оптимальной развесовки по осям. Вклад вносит и система Dynamic Drive, изменяющая жесткость стабилизаторов поперечной устойчивости, а также активное рулевое управление, благодаря которому руль можно не перехватывать, даже работая «от упора до упора» (что говорит, кстати, о запаздывании реакции водителя). БМВ-630i остается управляемым почти в любой ситуации, причем для этого не нужны постоянные тренировки. Вот реальный показатель уровня доводки.



Задние сиденья не для гренадеров, но человек среднего роста разместится с комфортом.

Памятуя о цене машины – 91 тысяча евро, можно представить, что среди людей, способных заплатить подобную сумму, многие соблазнятся ее более мощным собратом БМВ-650i, который «всего» на 16 тысяч дороже. Интересное предложение – «особое издание» БМВ-630i с «облегченным» пакетом дополнительного оборудования, за 74 900 евро. Придется поступиться адаптивными фарами, заглядывающими за поворот, пневмокамерами в сиденьях, прозрачным люком в крыше, навигацией, сверхбыстрым активным рулем (с подогревом!) и «умными» стабилизаторами из комплекта Dynamic Drive. Впрочем, несмотря на отличную сбалансированность, у БМВ-630i немного шансов опередить на рынке более мощных собратьев. Семь секунд до сотни сегодня уже считают вяловатым разгоном для престижного купе. О времена, о нравы! □

Автомобиль предоставлен российским представительством БМВ.



FORD FOCUS
1,8 л, 125 л. с., механическая 5-ступенчатая коробка передач.

ТРИ ПРОЦЕНТА С БОНУСОМ

Юрий Нечетов.
Фото: Константин Якубов

П ы
т
к
с
востребо
интервал
было у п
торого п
1,4; 1,6; 1
рого пок



FORD FOCUS
1,6 л, 100 л. с., механическая 5-ступенчатая коробка передач.

FORD FOCUS

- Представленное в 2004-м году второе поколение «фокусов» выпускается в России с 2005 года. Кузова – седан, хэтчбек, универсал.
- **Двигатели:** бензиновые 1,4–2,0 л (80–145 л. с.), дизель 1,8 л (115 л. с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатые механические, 4-ступенчатый «автомат».
- **Комплектации:** Ambiente, Comfort, Trend, Ghia.
- **Цена базовых версий:** $11 720–17 560.

Пытаясь угодить покупателю, автопроизводители стремятся максимально расширить линейку силовых агрегатов: наиболее востребованный диапазон «нарезают» с интервалом 200–300 см^3. Именно так было у первого «Форда-Фокус», для которого предлагали бензиновые моторы 1,4; 1,6; 1,8 и 2,0 л. А вот у модели второго поколения вместо 1,8-литрового появился модернизированный двигатель 1,6 л с регулированием фаз, развивающий 115 л. с. против 100 л. с. у базового варианта того же объема.

Вроде логично, но такая замена устроила не всех покупателей, привыкших в первую очередь ориентироваться на рабочий объем. В неожиданно возникший пробел великолепно вписался 1,8-литровый Duratec HE мощностью 125 л. с. – подобный устанавливают на «Мондео». Нам удалось получить на тест автомобиль с таким двигателем – хэтчбек в комплектации «Гиа» пока стоит ровно столько же, сколько и с мотором 1,6 л, 115 л. с. А спарринг-партнером для новичка стал 1,6-литровый редакционный седан мощностью 100 л. с. Если опустить различия в типах кузовов и комплектациях, то разница в цене, обуслов-



Появившийся под капотом российского «Фокуса» Duratec HE объемом 1,8 л развивает мощность 125 л. с.



Базовый мотор 1,6 л, 100 л. с. совсем немного проигрывает новому 1,8-литровому агрегату.

FORD FOCUS 1,8 – РАЗНИЦА И В ДИНАМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЯХ, И В ЦЕНЕ АВТОМОБИЛЕЙ С МОТОРАМИ 1,6 И 1,8 Л ПРАКТИЧЕСКИ ОДИНАКОВА: ОКОЛО ТРЕХ ПРОЦЕНТОВ. ЗАТО ВЫ ПОЛУЧАЕТЕ В ВИДЕ БОНУСА ВОЗМОЖНОСТЬ СКАЗАТЬ ПРИ СЛУЧАЕ, ЧТО В ВАШЕМ АВТОМОБИЛЕ ЦЕЛЫХ 125 «ЛОШАДЕЙ».

 Чуть лучшие скоростные показатели по сравнению с базовым вариантом.

 Минимальное преимущество в разгоне и эластичности, более высокая цена.

ДЕФИЦИТ МОТОРОВ

В связи с огромной популярностью «Фокуса» в Европе обнаружилась нехватка силовых агрегатов 1,4 и 1,6 л. В наибольшей степени дефицит коснулся России – с июня приостановлен прием заказов на автомобили с такими двигателями. Вероятно, до конца года во Всеволожске будут собирать только машины с бензиновыми моторами 1,8 и 2,0 л, а также турбодизелем 1,8 л. Именно они будут предложены (естественно, с доплатой) клиентам, оформившим заказ ранее. В попытке исправить положение некоторые дилеры завезли 1,6-литровые седаны и универсалы европейской сборки – пока только в комплектации Ghia ценой от 19,7 тыс. долларов.

ленная моторами, составит $460 – посмотрим, стоят ли 200 «кубиков» таких денег.

КОЛИЧЕСТВО И КАЧЕСТВО

Усаживаясь в 1,8-литровый «Фокус», подсознательно ожидаешь сильных ощущений – как же, на четверть большая мощность должна обеспечить заметное преимущество перед соперником! Однако в спокойных режимах этого не чувствуется – такой же резвый, но отнюдь не пушечный разгон, умеренная эластичность. Пожалуй, чуть увереннее движение на малых оборотах, с 40 км/ч можно ускоряться на V передаче без возмущенных рывков, хотя это во многом зависит от качества топлива. На высоких оборотах прибавка вроде бы тоже

есть, но оценить в ней долю самовнушения не берусь. Ожидания оправдываются лишь на затяжном подъеме – на V передаче более мощная машина едва заметно разгоняется, а соперник совсем немного теряет. В общем, без специальных упражнений угадать мотор достаточно сложно.

Точную разницу между двумя силовыми агрегатами определил измерительный комплекс – в разгоне до 100 км/ч новичок выиграл 0,3 с и показал

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	**FORD FOCUS 1,6**	**FORD FOCUS 1,8**
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота	4488/1840/1454-1497	4342/1840/1454-1497
база	2640	2640
колея спереди/сзади	1535/1531	1535/1531
Объем багажника (VDA), л	465	385/1247
Радиус поворота, м	5,2	5,2
Снаряженная/полная масса, кг	1270/1750	1307/1795
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,9	н. д.
Максимальная скорость, км/ч	180	193
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/55	АИ-95/55
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешан.	5,5/8,7/6,7	5,6/9,6/7,0
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	1596	1798
Степень сжатия	11,0	10,8
Мощность, кВт/л. с.	74/100	92/125
при об/мин	5500	6000
Крутящий момент, Н·м	150	165
при об/мин	4000	4500
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	M5	M5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з. х.	3,58/2,04/1,41/1,11/0,88/3,62	3,58/2,04/1,41/1,11/0,88/3,62
Главная передача	4,06	4,06
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	барабанные	дисковые
Размер шин	195/65R15	205/55R16

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики		
Снаряженная масса, кг	1275	1348
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	740 (58)/535 (42)	802 (59)/546 (41)
Динамические качества Разгон, максимальная скорость	40 – 2,7с; 60 – 5,1с; 80 – 8,1с; 100 – 12,3с; 120 – 17,8с; 140 – 25,9с; 160 – 39,7с; max 179,2 км/ч. Погрешность спидометра 5,3%	40 – 2,9с; 60 – 5,3с; 80 – 8,0с; 100 – 12,0с; 120 – 16,8с; 140 – 24,1с; 160 – 34,9с; max 188,5 км/ч. Погрешность спидометра 5,5%
Эластичность		
Время разгона, с:		
60–100 км/ч, IV передача	11,6	11,5
80–120 км/ч, V передача	17,1	16,8
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1560	1445
50–0 км/ч	711	670
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	50,6	42,1
замедление, м/с²	7,8	9,1



«Форд-Фокус» с мотором 1,8 л всего на 3% динамичнее 100-сильного с двигателем 1,6 л и на те же 3% дороже.

максимальную скорость на 9,3 км/ч выше. Различия в эластичности минимальны и укладываются в 0,1–0,3 секунды. Преимущество новинки обескураживающе мало. Может, передаточные числа трансмиссии больше? Да нет – и коробка, и главная передача точно такие же, как у 1,6-литровой модификации. В чем же все-таки дело?

СТЕЧЕНИЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ

Двигатель 1,8 л сильнее форсирован и максимальные показатели реализует на более высоких оборотах. Вот почему в упражнениях на эластичность, когда обороты невелики, его преимущество почти незаметно.

Кроме того, богато укомплектованный хэтчбек с более массивным мотором на 73 кг тяжелее седана. А его низкопрофильные колеса «Континенталь Спорт Контакт 2» размерности 205/55R16 даже на легкосплавных дисках имеют больший момент инерции и раскручиваются медленнее, чем штатный «Континенталь Уорлд Контакт» 195/65R15 соперника. Конечно, широкая низкопрофильная резина имеет меньший боковой увод и лучше держит машину в повороте, но это уже вовсе не связано с моторами.

И наконец, последний фактор. Хэтчбек оказался совсем новенький, а редакционный «Форд-Фокус» за 35 тыс. км «раскатился» и несколько улучшил первоначальные показатели. Это хорошо иллюстрирует более чем стометровая разница в выбеге. Предположу, что через несколько тысяч километров 1,8-литровая машина тоже немного прибавит. Правда, общая картина не изменится – трудноуловимые три процента никогда не станут явными десятью… Такое вот стечение обстоятельств. □

ТАТРАНСКИЙ КОНЬ

Анатолий Фомин. Фото автора и «Дженерал моторс»

Новость о том, что «Дженерал моторс» построит завод в России, многих удивила – как, опять?! Еще свежи воспоминания о прежних попытках компании закрепиться на российской территории. По-настоящему заметным стало лишь совместное производство «Шеви-Нивы», но развить успех предприятию мешает отнюдь не блестящая репутация автомобиля. Удачней выглядит затея с корейскими машинами под маркой «Шевроле». «Каптива» знаменует новый этап – скорое российское производство новейшей модели.

МЫСЛИТЬ ГЛОБАЛЬНО

Каким должен быть современный SUV? Вместительным, комфортабельным, безопасным, элегантным, недорогим... Кстати, эту не прижившуюся у нас американскую аббревиатуру «Дженерал моторс» считает своей. А первый автомо-

биль т
бен Кер
Теперь
нынеш
глобали
Полу
скую д
и... рос
Дизайн
зался л
часть х
ранних
ском це



биль такого типа – «Шевроле-Сабербен Керриол» появился еще в 1936 году. Теперь попробуем представить все это в нынешнее время, с учетом невероятной глобализации «Дженерал моторс».

Получаем корейский дизайн, китайскую доводку, европейский маркетинг и… российскую сборку? А почему нет? Дизайн корейского бюро «Джи-Эм» оказался лучше итальянского. Большая часть ходовых испытаний и доводки на ранних стадиях прошла в исследовательском центре под Пекином. К слову, на



всю программу потребовалось 450 прототипов, пробежавших более пяти миллионов километров. Скоростные тесты заняли лишь 12 недель. Впрочем, при всем уважении к китайским товарищам, им досталась лишь черновая работа на испытаниях «Каптивы»: пришлось поделиться с коллегами из Канады, Германии, Мексики, Великобритании и Южной Кореи. Там «Каптива» прошла финальные тесты, когда 130 автомобилей были переданы сотрудникам «Дженерал моторс», накрутившим без малого миллион километров.

МАЛЕНЬКИЕ, НО ВЫСОКИЕ

Высокие Татры – горы не шуточные (до 2655 м), но очень компактные, их можно объехать на автомобиле за полдня. С северной, польской стороны любил кататься на лыжах Кароль Войтыла, тогда еще обыкновенный приходский священник… А автомобильную историю края обогатил Ганс Ледвинка, разработавший уникальные «татры» с задним расположением двигателя и воздушным охлаждением, которые пошли в серию еще до «Жука» Фердинанда Порше.

История «Шевроле-Каптива» пока слабо связана со словацкими горами, но их узкие и извилистые дорожки послужили неплохим экзаменом для новичка. «Каптива» – автомобиль довольно внушительный: более 4,6 м длины, 1,7 тонны снаряженной массы, да и моторы не меньше 2,4 л. Впрочем, новейший дизельный двигатель (кстати, первый на компактных вседорожниках «Шевроле») развивает 150 л.с. и 320 Н·м при всего двухлитровом объеме. Все это благодаря впрыску топлива с общей магистралью и регулируемому сопловому аппарату турбины.

Бензиновые моторы, четырехцилиндровый 142-сильный и шестицилиндровый 225-сильный, должны радикально менять представление о машине – ведь по мощности они отличаются в полтора раза. С какой «Каптивы» начать знакомство? Во-первых, с полноприводной – переднеприводные в Россию не пойдут. Дизельные тоже. Остается выбор между четырехцилиндровой с механической КП и 3,2-литровой с «автоматом». Последний вариант предпочтительнее.

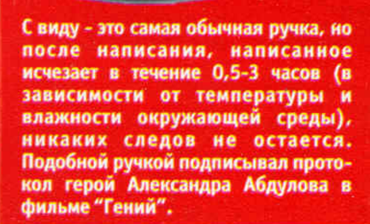
ПОДГОРНЫЕ И НАГОРНЫЕ

Интерьеру «Каптивы», как и ее внешности, наиболее соответствует определение «нейтральный». Ровные, чистые поверхности, хорошо пригнанные панели, все «модные» признаки формально соблюдены, но и глазу зацепиться не за что. Глядя на переднюю панель, недоумеваешь, что это: «Опель», «Тойота», «Хёндай»? Ах да, «Шевроле» – напоминает золотой крест на ступице руля. Впрочем, претензий немного, например, к форме кожаных сидений: подушка короткая, боковые упоры спинки слабоваты. А вот регулируемая только по углу рулевая колонка – серьезный минус для автомобиля, выходящего на рынок в 2006 году.

«Каптива» с «шестеркой» и автоматической трансмиссией трогается и разгоняется очень плавно. Двигатель практически не прослушивается до 4000 об/мин. Впереди несложная, но узкая горная дорога. Попутных автомобилей хватает, а прямые участки коротки – самое время проверить динамику машины. Вот тут-то и выясняется, что 225 сил отчаянно не хватает! Деликатная коробка передач раздражает замед-

заказывайте:
по телефону: (495) 540-18-28
с 10-00 до 18-00 (кроме сб и вс)
по почте:
101000, Москва, а/я 344
по e-mail: 101000@344.ru
www.344.ru

РУЧКА С ИСЧЕЗАЮЩИМИ ЧЕРНИЛАМИ КАЖДОМУ, КТО СДЕЛАЕТ ЗАКАЗ ДО 15 ОКТЯБРЯ В ПОДАРОК



С виду - это самая обычная ручка, но после написания, написанное исчезает в течение 0,5-3 часов (в зависимости от температуры и влажности окружающей среды), никаких следов не остается. Подобной ручкой подписывал протокол герой Александра Абдулова в фильме "Гений".

Зонт-в-очешнике



Легкий, прочный и практичный. Этот зонт по качеству изготовления и технологичности можно смело назвать зонтом высшего класса. Да и сама идея. По крайней мере, извлечение зонта из обычного очешника производит на окружающих ошеломляющий эффект! Несмотря на сверхкомпактную упаковку, зонт имеет купол (102 см в диаметре), 6 алюминиевых спиц со стекловолокном, устройство защиты купола от «выворачивания наружу» при ветре.

- Яркой расцветки для женщин

Лот № 28750. Цена 998 руб.

- Строгой расцветки для мужчин

Лот № 28751. Цена 998 руб.

Германия

Подушка для путешествий





Специально разработанная подушка для водителя - поддержка шеи и головы для путешествий в автомобиле. Устранит усталость и поможет комфортно перенести длительные поездки. Сделана из высококачественной антиаллергенной вельветовой ткани, которую удобно мыть. Надувная. Упаковывается в плоский мешочек.

Лот 28606 Цена 395 руб.

Великобритания

Фонарь-средство самообороны

Россия

43 см



Ударопрочный алюминиевый корпус, переменный фокус, защита от влаги, долговечная криптоновая лампа, запасная лампа внутри торцевой крышки. Работает от 4-х батареек размера D. Длинна 43 см. Помимо мощного источника света, фонарь идеально подходит и как средство самообороны.

Лот 28701 Цена 890 руб.

Подогрев сиденья



Чтобы не нахватать кучу болячек от переохлаждения тазобедренной области, советуем своевременно заказать нагреватель автомобильного сиденья ЕМЕЛЯ. Выпускается в двух вариантах:

- Накидка на сиденье.

Потребляемая мощность 0,04 кВт. Работает от прикуривателя.

Лот 28752 Цена 999 руб.

- Установочный комплект для 2-х передних сидений монтируется под обшивку, наружу выводятся лишь кнопки управления и регулятор температуры. Потребляемая мощность

Лот 28760 Цена 2900 руб.

Россия

Носки водительские из верблюжьей шерсти

Россия

Верблюжья шерсть обладает профилактическим воздействием, она прочнее и легче других видов шерсти, лучше сохраняет тепло. Не вызывает аллергических реакций. Незлектеризуется. Состав: 100% верблюжья шерсть.

Размер 36-37	**Лот № 28125**	**ЦЕНА 299 РУБ.**
Размер 38-39	**Лот № 28126**	**ЦЕНА 299 РУБ.**
Размер 40-41	**Лот № 28127**	**ЦЕНА 299 РУБ.**
Размер 42-43	**Лот № 28128**	**ЦЕНА 299 РУБ.**
Размер 44-45	**Лот № 28129**	**ЦЕНА 299 РУБ.**

Мини-мойка



Россия

Предназначена для ежедневной мойки автомобиля. Можно также мыть двигатель. Удобный и компактный насос позволяет использовать под воду любую емкость (ведро, таз, бочку). Работает от прикуривателя (12 В). На щетке расположена кнопка включения подачи воды. Длина шланга 3 м, длина электрошнура 2,5 м.

Лот 28512 Цена 950 руб.

Пылесос с влажной уборкой

Пылесос современного, оригинального дизайна. Имеет двигатель повышенной мощности с увеличенным ресурсом. Конструкция пылесоса позволяет убирать воду с поверхности! Напряжение: 12 В. Питание от гнезда прикуривателя.

Лот 28004 Цена 1099 руб.

КНР

Очки водительские федоровские

Россия





Разработаны специально для автомобилистов. Спектр пропускания линз очков подобран таким образом, что повышается четкость и улучшается контрастность изображения. Очки улучшают цветоразличение, уменьшают ослепление от света встречных фар, способствуют снятию сонливости и утомляемости, улучшают восприятие внешней среды. Материал - высококлассный оптический пластик CR-39. Очки легче - и в аварийных ситуациях - безопаснее стеклянных.

очешник в подарок

Лот № 28246. Цена 699 руб.

"Вечный фонарик"

КНР

Фонарь «Звезда Фарадея» - работает без батареек. Чтобы подзарядить фонарик, достаточно его потрясти 1 минуту! В основе лежит закон Фарадея: магнитная катушка со свободно перемещающимся металлическим сердечником помещена в противоударный и водонепроницаемый корпус. Свойства фонарика: суперяркая лампочка, свет от лампочки виден на расстоянии 2 км, способность производить электрический ток никогда не заканчивается, пожизненное использование, не тонет в воде, не требует специального обслуживания. Дома, на даче, в турпоходе фонарик всегда готов к работе, даже если вы не использовали его несколько лет!

Лот № 27399. Цена 990 руб.

Антидождь

Предназначен для наружной обработки стекол, фар, зеркал и лакокрасочного покрытия автомобилей и мотоциклов. Это средство покрывает обработанную поверхность защитной водоотталкивающей пленкой, улучшая видимость при дожде. Пленка очень устойчива на поверхности стекла и красок и не стирается щетками стеклоочистителя продолжительное время. Мокрая грязь не прилипает к обработанному автомобилю в течение 3 суток. 100 мл.

Лот 28753 Цена 299 руб.

Россия

Компрессор



Компрессор 280 PSI, 12 В, механический манометр, 3 в 1, фонарь, аварийный маячок. При использовании компрессора двигатель автомобиля должен быть выключен. Не используйте данный вид компрессора для накачки шин с высоким давлением (шины грузовых машин и т.п.).

Лот 28599 Цена 1100 руб.

КНР

Продвинутый антирадар



Этот антирадар пользуется повышенным спросом у россиян потому, что обнаруживает милицейские радары всех типов. Рабочие частоты: 24, 150 ГГц. Переключатель Город/ Трасса позволяет уменьшить количество ложных срабатываний в городских условиях. Переключатель громкости звука повышает комфортность использования радар-детектора. Самый современный дизайн, а также: отсутствие ложных срабатываний от сотовых телефонов всех стандартов; отсутствие паразитных СВЧ-излучений - данный прибор не может быть обнаружен каким-либо радиоприемным устройством на расстоянии.

Лот 28513 Цена 1490 руб.

Россия

Аккумулятор прослужит долго



Современное зарядное устрой[...] с индикатором уровня заряда. Т[...] заряда 5,5 А. Не изменяет силу то[...] до конца заряда!

Лот 28602 Цена 1150 руб.

Жидкий чехол



Жидкий чехол - это временное защитно-консервационное средство применяется для защиты деталей и поверхностей [...] абразивного воздействия песка [...] перегоне/транспортировке автомобиля, [...] покраске (в качестве жидкого маляр[...] скотча), от коррозии при длитель[...] хранении (узлы, кузовные детали, колес[...] диски и др.), от попадания искр при ра[...] металлорежущим инструмент[...] Водостойкий, безопасен для лакокрасоч[...] покрытия. Быстро сохнет и легко снима[...] руками, не оставляя следов.

Лот 28033 Цена 299 руб.

Супер-дворники



Состоят из 100% силикона. Долговечны, у[...]версальны. Подходят к любому автомоби[...] любой марки (в т.ч. иномаркам). Из-за сво[...] многогранности супердворники эффекти[...] очистят ваше стекло, а не размажут грязь [...] нему.

Лот 28605 Цена 670 руб.

Антибуксовочные коврик[...]



Оригиналь[...] российск[...] разработ[...] для военны[...] гражданск[...] автомобил[...]тов. Изгото[...]лено из ре[...]ны с пов[...]шенными сц[...]ными свойствами. Нижняя часть оснаще[...] специальными шипами, обеспечивающи[...] дополнительное сцепление с грунтом. Вер[...]няя часть имеет рифленую поверхность, ко[...]рая обеспечивает отменное сцепление с ко[...]сами а/м. Позволяет автомобилю без пост[...]ронней помощи выехать со скользко[...] (обледеневшего) участка, из глубокого р[...]лого снега, мокрой земли, глиняной жи[...] песка. Изделие компактно (скручивается [...] трубку), и поэтому легко умещается в бага[...]нике. Размер 51x30 см, масса 1.5 кг. Ко[...]плект из 2-х штук.

Лот 27663 Цена 990 руб.

Инструмент спасателя



Применяется при аварийно-спасательных и поисковых работах, [...] спортивном туризме, охотниками, рыбак[...] автомобилистами, дачниками в качест[...] простейшего слесарно-столярно[...] инструмента. Изготовлен из особо проч[...] стали имеет пять рабочих кромок, [...] требующих дополнительного затачива[...] (каждая с индивидуальной механической [...] термообработкой), выполняющих функ[...] саперной лопаты, топора, стропоре[...] инструмента для резки и рубки кустарн[...] пилы по металлу, дереву, камню, кирпич[...] проч.; имеется скоба, служащая отверт[...] шилом, иглой. В рукоятке предусмотр[...] герметичный контейнер для спичек. Вес 0,7 [...]

Лот № 28496. Цена 2350 руб.

Бортовые компьютеры

Компьютеры предназначены для оперативного контроля работы основных узлов автомобиля. Функции компьютеров: текущее время; время поездки; угол опережения зажигания; октан-корректор; мгновенный расход топлива (л/час); мгновенный расход топлива (л/100км); средний расход топлива (л/100км); общий расход топлива (литры); пробег за поездку; текущая скорость автомобиля; средняя скорость за поездку; тахометр; вольтметр; температура двигателя; индикация числа ошибок с кодами неисправностей, с возможностью сброса показаний (набор функций может варьироваться, в зависимости от а/м и типа двигателя):

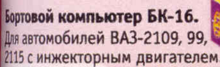
Бортовой компьютер БК-06.
Для автомобилей ВАЗ-2101 - 07.
Лот № 28755,
цена 750 руб.



Бортовой компьютер БК-10.
Для автомобилей ВАЗ 10-го семейства с инжекторным двигателем.
Лот № 28756,
цена 1450 руб.



Бортовой компьютер БК-16.
Для автомобилей ВАЗ-2109, 99, 2115 с инжекторным двигателем.
Лот № 28757,
Цена 1650 р.



Бортовой компьютер БК-21.
Для автомобилей ВАЗ, ГАЗ, АЗЛК, ИЖ, УАЗ, Таврия, ЗИЛ, Audi, BMW, Ford, Fiat, Honda, Mazda, Mersedes, Nissan, Skoda, Renault, VW, Toyota и других а/м с карбюраторным или дизельным двигателем. ЖК дисплей.
Лот № 28758, цена 1460 руб.



Бортовой компьютер БК-24.
Для автомобилей ГАЗ, УАЗ, Соболь, Баргузин, ИЖ с электронным блоком управления, Микас 5.4, 7.1, 7.2, 7.6. Более 40 функции. ЖК дисплей.
Лот № 28759,
Цена 1480 руб.



РОССИЯ

Проблемы с зажиганием? Установите "Пульсар"

А. Блок управления установить в салоне автомобиля
Б. Заменить штатный коммутатор на «Пульсар»

РОССИЯ

Штатная катушка — ПУЛЬСАР — Штатный трамблёр

Преимущества «Пульсара» перед обычной системой зажигания: мощная энергоемкая искра (серия импульсов) - позволяет работать на обедненной топливной смеси; искровыделение начинается с 6 вольт, что важно при пуске двигателя зимой и при разряженном аккумуляторе. Позволяет завести двигатель даже от двух-трех квадратных батареек; обеспечивает полное сгорание топлива, снижение СО. Уменьшает расход топлива, увеличивает мощность двигателя; контакты прерывателя полностью защищены от подгорания (на «Классике»), так как через них проходит только ток управления; снижает время пуска двигателя, улучшает динамику разгона, увеличивая срок службы стартера и аккумулятора; катушка зажигания не греется; возможность оптимальной работы двигателя на любом топливе. Корректор детонации позволяет выбирать оптимальный режим работы двигателя из салона автомобиля в зависимости от режима движения или марки бензина (Аи-95, Аи93- А76); режим «РЕЗЕРВ» позволяет продолжать движение при неисправных контактах прерывателя (классика), датчике Холла (ВАЗ 2108-09, ОКА), или индукционном датчике (ГАЗ), производить прогрев и сушку свечей зажигания в сильные морозы и при наличии конденсата на элементах системы зажигания перед пуском двигателя; «ПУЛЬСАР» предельно прост в установке. (Схема и инструкция прилагаются).

Пульсар для :

ВАЗ 2101-07	Лот 28635	Цена 990 руб.
ВАЗ 2108-09, ОКА	Лот 28636	Цена 1100 руб.
Волга, УАЗ, Москвич	Лот 28637	Цена 1140 руб.
«Пульсар-Мини»	Лот 28638	Цена 995 руб.

"Пульсар" может быть установлен на автомобили с контактной системой зажигания - ВАЗ 2101-07, Москвич, ЗАЗ, Волга, РАФ.
У модификации «Пульсар-Мини» нет режима «Резерв».
Остальные функции - как у «Пульсара».

НАМИ ставит точку в споре: АСК нужен вашему автомобилю!

АСК «утер нос» горе-экспертам, успешно пройдя испытания в НАМИ.

Гарантированное снижение расхода топлива до 17% подтверждено сертификатом НАМИ, выданным по результатам испытаний. АСК не только поможет перейти на бензин с меньшим октановым числом, но и поможет спасти ваш автомобиль от некачественного топлива и увеличить ресурс двигателя. Ученым-физикам из МЭИ и МГУ потребовалось 8 лет на создание принципиально новой НАНОТЕХНОЛОГИИ долговечности и экономичности моторов. К настоящему времени АСК успешно экспортируется на все континенты. АСК легко и быстро устанавливается на все виды ДВС и состоит из 2-х картриджей, основного, осуществляющего разделение зарядов (радикалов), благодаря которому создается каталитический процесс на 5-7 тыс км пробеге, и рабочего, осуществляющего роль накопителя зарядов в своем объеме, что делает процесс более устойчивым. Через 5-7 тыс км пробега основной картридж включается повторно. Ресурс АСК 200 тыс км. АСК позволяет не только экономить топливо , но и увеличить плотность смеси за счет ее охлаждения благодаря катализу, что делает двигатель объемом 1500 эквивалентным 1700. После АСК топливо разлагается на более легкие фракции, имеющие большую энергетику и октановое число, а также лучше газифицируется и сгорает. В то же время происходит поляризация масляной пленки - за счет разделения зарядов она лучше удерживается на поверхности металлов, компенсируя выработанные зазоры. Как результат, дымность выхлопа снижается в 5 раз, двигатель начинает работать заметно мягче и тише, легко запускается в 40 градусный мороз, а ресурс увеличивается многократно, доходя для ВАЗ до 470 тыс км. Каталитический эффект от АСК наступает в течение 10 дней после 1000 км пробега в реальных условиях эксплуатации автомобиля и его заправок, а не в течение 10 часов испытаний, как иногда ждут нетерпеливые горе-эксперты, на стенде и при 2-3 заправках бака топливом.

Лот 28511 Цена 1250 руб.

Свидетельство очевидца:

Пишет вам автомобилист с 18-летним стажем. В марте 2003 года я установил в двигатель своей «пятерки» прибор АСК. К тому времени автомобиль имел пробег 118500 км, с двигателем ничего не делалось, кроме установки дополнительных прокладок для перевода на бензин А-76. Свидетельствую, после установки АСК свечи всегда сухие, запускается двигатель в любую погоду и в любой мороз без проблем, расход бензина А-76 летом 7,0 л на 100 км, зимой в городе по бездорожью на все про все 11,5 л на 100 км. В конце 2005 года «пятерка» с пробегом 160000 км перешла к новому владельцу вместе с АСК. Отзывы также очень хорошие. А я приобрел ВАЗ 2114 с двигателем 2114, сейчас занимаюсь оснащением двигателя этим чудесным устройством.

С уважением, Кузьмин Сергей Павлович, г. Воронеж

Проверь систему зажигания!



Прибор "Джет-искра" предназначен для контроля работы системы зажигания (проверки свечей на работающем двигателе, контроля состояния высоковольтных проводов и др.)

РОССИЯ

Лот 28011 Цена 450 руб.

Средство для ремонта стёкол

Комплект для ремонта в течение нескольких минут практически всех видов слоистых автомобильных стекол, в том числе стёкол округлой формы, повреждений по форме напоминающих "звезду", а также для ремонта обычных трещин, не превышающих в длину/диаметре 30 мм. В комплект входит все необходимое для ремонта. Компоненты не требуют смешивания. Клеящая основа застывает под действием естественного дневного света.

Лот 28604 Цена 650 руб.

США

Набор инструмента, 125 предметов

КНР



Набор содержит 125 предметов: 9 сменных головок от 5 до 13 мм - 1/4"; универсальный рычаг для сменных головок - 1/4"; соединительная муфта 1/4"; 8 сменных головок от 10 до 19 мм - S"; рычаг с 2-х позиционным храповым механизмом 250 мм - 1/2"; отжимные щипцы 200 мм.; щипцы сантехнические 240 мм.; режущие плоскогубцы 150 мм.; набор проводов; мо-лоток 300г.; 6 рожково-накидных ключа от 10 до 15 мм.; 4 шестигранных ключа от 3 до 6 мм.; 4 отвертки 6x38 мм, 6x10 мм, № 2x38 мм.; 11 сменных головок для универсального рычага; 49 гвоздей; 25 шурупов.

Лот 28600 Цена 985 руб.

Быстрый ремонт глушителя ...

Высокотемпературная керамическая лента для ремонта глушителя и труб из любого материала. Ремонтирует с высокой прочностью любые трубы из стали, цветных сплавов, алюминия, пластика, фибергласа, ПВХ, твердой резины. Позволяет быстро и качественно отремонтировать трубы системы выпуска отработавших газов, прогоревшие глушители, любые трубы, работающие при температуре до +420°С и давлении до 20 Атм (в том числе водопроводные, с питьевой водой).





Лот 28112 Цена 299 руб.

США

Домашний миниспиртзавод

РОССИЯ

Для получения в домашних условиях питьевого спирта и незамерзающей жидкости для стёклоомывателя

Впервые ректификация (получение спирта) осуществляется ОЧЕНЬ ПРОСТО: колонна устанавливается на любую ёмкость: чайник, скороварку, кастрюлю, бидон (ёмкость в комплект не входит), ставим на любой закрытый огонь (или электроплитку). Настраиваем. ЭТО ВСЁ. ДАЛЬШЕ ПОЛУЧАЕМ ЧИСТЫЙ питьевой СПИРТ КРЕПОСТЬЮ 96 ГРАДУСОВ!!! Поскольку спирт будет обходиться очень дешево, то область применения его не ограничена: это и высококачественная, вкусная домашняя наливка, водка, коньяк, а ведь можно применять, заливая в бачок омывателя, не тратя деньги зимой на незамерзающую жидкость. В установке нет ни ТЭНов, ни проводов, ни электричества. Настройка производится по инструкции. Изготовлено в лучших традициях военно-промышленного комплекса: очень прочно, надёжно. Такое солидное исполнение даёт возможность, при бережном отношении и правильном обращении, ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ ЗАВОД-КОЛОННУ ДО 50 ЛЕТ! За день колонна легко выдаёт более 3-х литров спирта 96 градусов. В комплект входит натуральный концентрат для приготовления из своего спирта 10 литров отменного домашнего коньяка! ПОКУПАЕТЕ ЭКСТРА 300 И ВЫ ЗАЩИЩЕНЫ ОТ ЯДОВИТЫХ ПОДДЕЛОК ВОДКИ!

ВНИМАНИЕ! Законом допускается изготовление спирта для личных нужд, исключая продажу.

Лот 28749 Цена 2999 руб.

Плазма режет и сваривает броню



ХАРАКТЕРИСТИКИ:

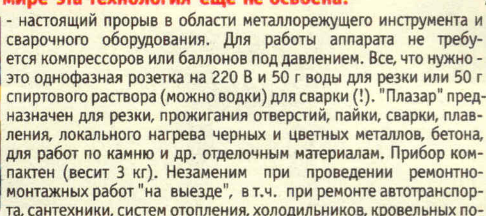
Напряжение питающей сети	220 В
Частота питающей сети	50 Гц
Потребляемая мощность до	1,8 КВт
Габариты	10,5x23x18 см
Масса	3,0 кг
Температура факела (макс.)	6000°С
Регулирование тока в дуге	4-8 А
Толщина свариваемого листа	до 5 мм
Ширина реза листовой стали	0,5 мм
Время непрерывной работы горелки,	не менее 25 мин.

Российская разработка.
Нигде в мире эта технология ещё не освоена!

Лот 26039 Цена 22900 руб.

РОССИЯ

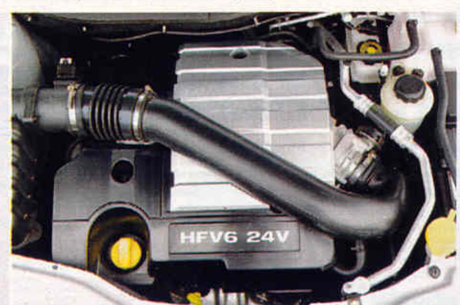




- настоящий прорыв в области металлорежущего инструмента и сварочного оборудования. Для работы аппарата не требуется компрессоров или баллонов под давлением. Все, что нужно - это однофазная розетка на 220 В и 50 г воды для резки или 50 г спиртового раствора (можно водки) для сварки (!). "Плазар" предназначен для резки, прожигания отверстий, пайки, сварки, плавления, локального нагрева черных и цветных металлов, бетона, для работ по камню и др. отделочным материалам. Прибор компактен (весит 3 кг). Незаменим при проведении ремонтно-монтажных работ "на выезде", в т.ч. при ремонте автотранспорта, сантехники, систем отопления, холодильников, кровельных покрытий, оград, ворот и т.п. Один "Плазар" заменит: сварочный трансформатор, газосварку со всеми баллонами, в т.ч. аргонную, паяльную лампу, газовую горелку, термофен, автоген, электролобзик, ножовку, болгарку, ножницы вырубные и отрезные, электродрель и т.п. Эта уникальная технология удостоена трех золотых медалей на выставках в Брюсселе, Женеве и Софии. Аппарат сертифицирован и соответствует требованиям нормативных документов.







ленным переходом на пониженную передачу. После 80 км/ч «Каптива» ускоряется совсем не так, как ожидаешь от нетяжелого автомобиля с мощным мотором. Из-под капота доносится басовитое жужжание, стрелка спидометра неторопливо ползет по кругу, а глаза скачут с приближающегося поворота на обгоняемый автомобиль: успею или нет?

Необходимость войти в вираж на повышенной скорости становится очевидной, но неприятной обязанностью –

Сочетание черного и серебристого – беспроигрышная комбинация. Собрано аккуратно, выглядит неярко, но солидно.

Откидывающееся заднее стекло – на радость любителям шопинга.

С шестью пассажирами остается немного места для багажа. Задние сиденья вполне пригодны для взрослых.

V-образная «шестерка» удивила не столько мощностью, сколько умеренным аппетитом.

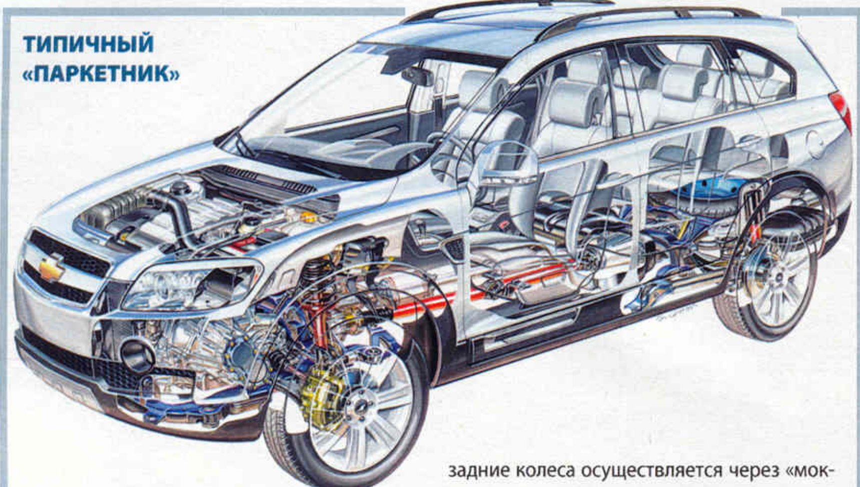
Третий ряд сидений – дополнительно. Задние укладываются в пол заподлицо.





При достаточном объеме существует много вариантов, как его заполнить.

ТИПИЧНЫЙ «ПАРКЕТНИК»



Несущий кузов, поперечно расположенный двигатель, отсутствие понижающей передачи в раздаточной коробке, независимые подвески «по кругу». Пожалуй, самое заметное отличие от конкурентов – семиместная компоновка. Пока ее может предложить лишь «Хёндай-Санта Фе». На хорошей дороге «Шевроле-Каптива» – переднеприводный автомобиль. Привод на задние колеса осуществляется через «мокрое» многодисковое сцепление с электронным управлением и при движении по хорошей дороге отключен. Благодаря электронике подключение полного привода происходит быстро и почти незаметно, а вся система удачно сочетается с ABS и ESP, с которыми бывают трудности на машинах с жестко подключаемым полным приводом. Кстати, наличие полного привода увеличивает массу автомобиля всего на 75 кг.

«КАПТИВА» ХОЧЕТ УГОДИТЬ МАКСИМАЛЬНО ШИРОКОЙ АУДИТОРИИ, КОТОРАЯ ЦЕНИТ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ПРАКТИЧНОСТЬ.

руль «пустоват», а сама машина заметно кренится и раскачивается.

Зато на грунтовой дороге тяговитый, но задушенный по отклику на педаль двигатель вкупе с «мягким» гидротрансформатором дает возможность плавно тронуться на каменистой осыпи – нечто почти невозможное для машины с «механикой».

На удивление, базовая версия с мотором 2,4 л лучше отвечает ожиданиям. Конечно, динамика вовсе не ракетная, но на третьей передаче эта «Каптива» субъективно еще сравнима с версией, оснащенной «автоматом» и большим мотором. Даже руль стал более понятным, а подвеска собранной – те же повороты даются более уверенно. Плюс и у сидений с комбинированной обивкой. Кожаные боковины облегчают посадку за руль, а тканевая центральная часть гораздо комфортнее в жару и не дает спине ерзать на поворотах.

Напоследок дизель. Поставки мотора к нам не ожидаются, но попробовать-то интересно. Характерный рокот заметен только на холостом ходу или снаружи автомобиля, в движении его почти не слышно. Дизель «просыпается» довольно поздно и плавно наращивает тягу, достигая максимума около 3000 об/мин, и легко раскручивается до красной отметки 4500 на тахометре. При активной езде его аппетит вовсе не скромный и редко укладывается в 10 л/100 км, но при плавном движении получаются совсем иные цифры – 7 л на сотню выглядят отличным результатом для большой машины.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	CHEVROLET CAPTIVA 2,4	CHEVROLET CAPTIVA 3,2 V6
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4639	
ширина	1849	
высота	1726	
база	2707	
Снаряженная масса, кг	1585–1710	
Топливо	АИ-91–95	
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	9,9	11,9
Кузов		
Кол-во дверей/мест	5/5	
Объем багажника (EPA), л	1849/898	
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	P4	V6
Число клапанов	16	24
Рабочий объем, л	2,4	3,2
Мощность, кВт/ л. с.	104/142	165/225
при об/мин	5200	6000
Крутящий момент, Н·м	220	302
при об/мин	4000	3500
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	M5	A5
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	независимая многорычажная	
Рулевое управление	реечное с регулируемым гидроусилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	215/70R16	235/60R17

ПЕРСПЕКТИВЫ ЯСНЫ?

Яркими чертами характера или выдающимися ходовыми качествами «Каптива» не наделена. «Шевроле» рассматривается «Дженерал моторс» как марка с самым выгодным отношением цена-качество.

Пока на отечественном рынке царит ажиотаж, при разумной цене сбыт «Каптиве» обеспечен. Кстати, название сходно с английским captive – пленный, захваченный. Автомобиль, который хочет сдаться нам в плен, не выглядит достаточно амбициозным, чтобы захватить лидирующие места на рынке. Возможно, это троянский конь? Точнее, «татранский». Или все это лишь фантазии невыспавшегося автора? □

ТРЕТЬИМ БУДЕШЬ!

Максим Сачков.
Фото: Александр Кульнев

ПОД КАПОТОМ «СПОРТИДЖА» – ПЕРВЫЙ ДИЗЕЛЬ И ТРЕТИЙ ПО СЧЕТУ ДВИГАТЕЛЬ В МОТОРНОЙ ГАММЕ.

Ключ повернулся в замке, на щитке вспыхнула и тут же погасла лампочка прогрева свечей, и салон наполнился приятным узнаваемым рокотом. Вместе с ним появилась и характерная легкая вибрация, причем не на рычаге механической коробки, как это часто бывает, а на руле.

Эх, где вы, прежние дизели – меланхоличные, неспешные, с приятной тракторной тягой? Трогаясь, этот мотор приходится подбадривать газом – избытком крутящего момента на низких оборотах двигатель явно не страдает. Чудес от двухлитрового, пускай и современного мотора, который везет почти две тонны, ждать не стоит. Дизель неспешно раскручивается до 2 тыс. оборотов, потом стрелка тахометра чуть-чуть ускоряется, но вскоре упирается в красную зону. Мотор настоятельно требует следующую передачу – только успевай щелкать.

Да, бодрячком этот дизель с ровным, незаводным характером не назовешь. Бензиновый мотор такого же объема везет полноприводный автомобиль веселее, выигрывая на разгоне до 100 км/ч более 2,5 с (ЗР, 2006, № 6), не говоря уже о более мощных модификациях с двигателем 2,7 л. А когда с дизелем в паре работает 4-ступенчатый «автомат», мотор и вовсе начинает лениться. Первую сотню такой «Спортидж» разменивает за 16,3 с, а по максимальной скорости уступает дизельной версии с «механикой» 6 км/ч (данные производителя). При езде по городу с такой нерасторопностью можно мириться, а на трассе обгоны лучше просчитывать загодя.

Впрочем, всегда в запасе весомый аргумент в пользу дизеля: у бензинового мотора того же объема он в среднем выигрывает до 1,5 л горючего на каждой сотне километров. Не сногсшибательная разница, но не забывайте, что само дизтопливо немного дешевле АИ-92. Разница в ценах между «спортиджами» с дизельным и бензиновым моторами в



«Дизельный» щиток приборов отличается от «бензинового» лишь укороченной шкалой тахометра и сигнальными лампочками.



После стольких напоминаний даже самый рассеянный владелец дизельного «КИА-Спортидж» едва ли заправится бензином.



Корму украшают две выхлопные трубы, как у бензиновой модификации с шестицилиндровым мотором.





Под капотом этого «КИА-Спортидж» – 112-сильный двухлитровый дизель с системой питания «коммон рейл», турбонаддувом и интеркулером. Цена – $ 28 390.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
KIA SPORTAGE

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4350
ширина	1800
высота	1695
Объем багажника (VDA), л	667/1887
Снаряженная масса, кг	1758
Полная масса, кг	2210
Время разгона 0-100 км/ч, с	13,8
Макс. скорость, км/ч	167
Топливо	ДТ
запас топлива, л	58
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,9
городской цикл	9,2
смешанный цикл	7,1

Двигатель: ТД, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 82 кВт/112 л. с. при 4000 об/мин, 250 Н·м при 1800–2500 об/мин

Трансмиссия: полноприводная, М5

одинаковых комплектациях около 28 тыс. руб. И если брать для расчетов нынешнюю стоимость топлива, то «тарахтящий» автомобиль окупится где-то к 85 тыс. км. Кстати, дизельные «спортиджи» заезжают на техническое обслуживание не чаще бензиновых родственников – каждые 15 тыс. км. Рекомендованные расценки на работы и запчасти также не отличаются.

В общем, даже при некотором дефиците динамических качеств дизель весьма удачно расширяет гамму «спортиджей». Сегодня мало кто из конкурентов-одноклассников предлагает модификации с такими моторами, которые медленно, но верно приобретают у нас популярность. И этот третий, скорее всего, лишним не будет! □

Автомобиль предоставлен фирмой «АВТОГРАД НА ВАРШАВКЕ».



МОЛОДАЯ К

КЛАССИКА

Владимир Аркуша. Фото автора и «Лексус»



Второй год кряду «Лексус» проявляет завидную активность в обновлении модельного ряда. Венцом этих усилий станут седаны люкс-класса – LS 460 с бензиновым двигателем и LS 600h – с гибридной установкой. Машины семейства LS 460 представили прессе в Австрии, в окрестностях Зальцбурга.

За те семнадцать лет, что минули с появления первого «Лексуса-LS», дизайнеры не только преодолели соблазн подражания «лучшим мировым образцам», но и сумели придать машине индивидуальный облик – уравновешенный и вместе с тем энергичный, как подобает представителю деловых кругов. Что касается техники, то ни один из мало-мальски важных узлов и агрегатов не заимствован у прежней модели: двигатель, трансмиссия, подвески – все спроектировано заново. Разумеется, не ради самой новизны, а чтобы достичь наилучших показателей, как говорится, во всех дисциплинах. Впервые V-образная «восьмерка» получила

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
LEXUS LS 460

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	5030
ширина	1875
высота	1465
база	2970
колея спереди	1615
сзади	1620
Объем багажника (VDA), л	510
Радиус поворота, м	5,4
Снаряженная масса, кг	1945
Полная масса, кг	2995
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,7
Макс. скорость, км/ч	250
Топливо	АИ-91
запас топлива, л	84
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	8,4
городской цикл	14,9
смешанный цикл	11,1

Двигатель: бензиновый, V8, 32 клапана, 4,6 л, 280 кВт/380 л. с. при 6400 об/мин, 493 Н·м при 4100 об/мин

Трансмиссия: заднеприводная, А8

Ходовая часть: подвеска спереди и сзади – многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины 235/50R18



Быть может, столь необычный ракурс поможет лучше почувствовать атмосферу роскоши и комфорта.

комбинированный впрыск бензина с двумя форсунками – во впускном трубопроводе и в цилиндре, а также электрический привод регулировки фаз. (Обещаем, что подобный двигатель станет темой отдельного рассказа.) Первым в мире новый «Лексус» оснастили восьмиступенчатой гидромеханической коробкой передач. Впервые наряду с известными устройствами безопасности пассажиров страхует система «прекрэш» (Pre-Crash).

Ну а нам с вами предстоит первыми прокатиться в этой роскошной машине. Попасть в салон поможет карта-ключ – говорят, самая тонкая среди подобных. Пассажиру рекомендую занять правое заднее кресло – только место босса снабжено регулируемым массажером. Внятные надписи на клавишах облегчат вам подгонку сиденья. Как видите, ногам вполне свободно – ведь это длиннобазная версия. Кстати, она также появилась у этой модели впервые, наряду со стандартной. Надеюсь, ничто не мешает вам любоваться умиротворяющими пейзажами? Ах, мелкие толчки от дороги – что ж, поменяем настройку подвески со спортивной на «норму», более комфортную.

Мощная климатическая установка позаботится, чтобы мы оба, водитель и «босс», быстро забыли о 30-градусной жаре, которой встретил нас Зальцбург. Четырехзонный климат-контроль подразумевает индивидуальное регулирование температуры не просто для каждого из четырех пассажиров, но также вверху и внизу. Особенность здешнего «климата» – большие потолочные диффузоры, призванные остудить горячие (в прямом смысле) головы. Их температуру определяет особый датчик – вон там, под потолком. К слову, для холодного времени предусмотрен ускоренный прогрев передней части салона: водитель окажется в комфортных условиях раньше, чем двигатель сможет отдавать достаточно тепла климатической системе. Видимо, хозяину надлежит занять свое место, когда мотор успеет прогреться.

Но до зимы пока далеко, хотя о ней внезапно напомнил блеск ледника на одной



Дисплей на щитке приборов несет оперативную информацию о поездке, а еще – подает тревожный сигнал по команде системы «пре-крэш».

Раздельные задние кресла имеют разнообразные независимые регулировки. На заднем и боковых окнах – шторки с электроприводом.

Консоль в форме трапеции – черта фирменного стиля. Восьмидюймовый монитор совмещает уйму функций: тут и помощь при парковке, и навигация, и картинка с DVD-плеера.



ГАРМОНИЧНЫЙ ОБЛИК, ИЗОЩРЕННАЯ ТЕХНИКА, ВСЕСТОРОННИЙ КОМФОРТ – ТРУДНО ПОВЕРИТЬ, ЧТО МАРКЕ «ЛЕКСУС» НЕТ И ДВАДЦАТИ ЛЕТ.

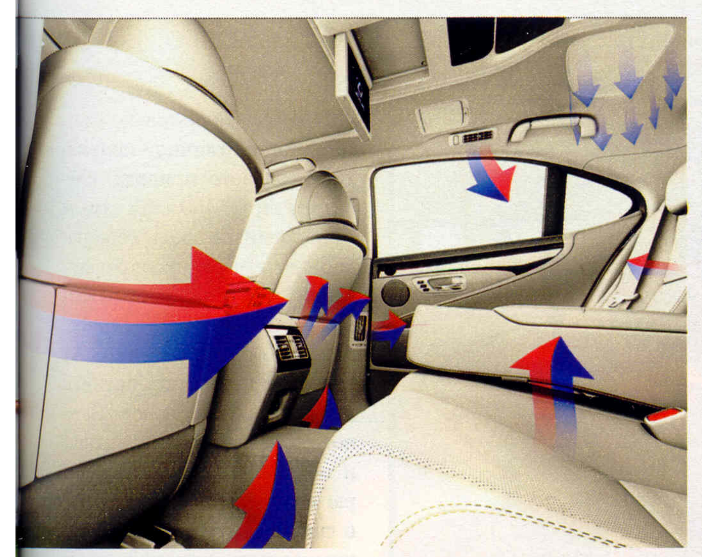
из альпийских вершин. А мне показалась примечательной другая деталь пейзажа – скромные синие указатели с эмблемой Евросоюза и надписями «Федеративная республика Германия», «Австрийская республика». Миновали их по ходу тест-драйва неоднократно, будто километровые столбы… Ну а когда пейзажи примелькаются, включите DVD-плеер и смотрите кино. Конечно, 9-дюймовый монитор – не то, что экран в столичном «Октябре», но звук будет, как в настоящем кинотеатре. Даром, что ли, на доводку аудиокомплекса затрачено 2000 часов! Чтобы потрафить меломанам, небезызвестный «Марк Левинсон» упрятал в салоне 19 динамиков. Тем, чьи претензии к звучанию скромнее, при покупке предложат систему «Пионер» – тоже «премиум», но попроще.

Пока музы молчат, прислушаемся к песне мотора. Она превосходна – ни единой фальшивой ноты, ни одной досадной паузы. Звук, разумеется, негромкий, но уверенный и даже с оттенком азарта. Эти чувства быстро передаются водителю, и тут возникает желание… поаплодировать спевшемуся дуэту восьмицилиндрового двигателя и восьмиступенчатого «автомата». Однако за рулем лучше не отвлекаться – тем более что в этой машине за водителем подглядывает недреманное око. Видеокамера на рулевой колонке отслеживает в первую очередь положение головы и «ябедничает» компьютеру.

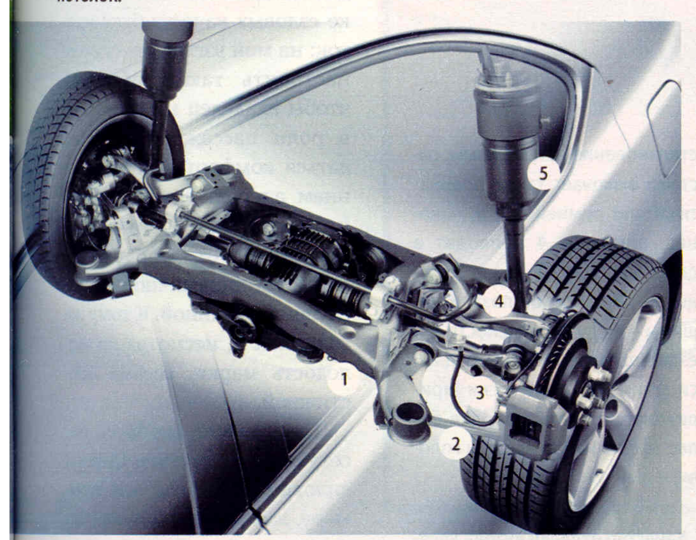
Мониторинг состояния водителя – лишь одна из «фишек» уникального комплекса безопасности «пре-крэш» (его схему и пояснения см. на плашке). Выражение «человек за рулем» в «Лексусе-LS 460» приобрело особый смысл, поскольку здесь водителя поддерживает целая группа «ассистентов». Так, Lane-Keeping Assist (LKA) предупреждает об опасности ухода с полосы движения либо, действуя совместно с адаптивным круиз-контролем, удерживает машину в коридоре шириной не более 4 м.

При этом LKA создает на рулевом колесе усилие, которое не столько корректирует траекторию, сколько «требует» этого от водителя. Короткого знакомства мало, чтобы до конца уверовать в надежность и простоту «лэйн-кипинга», особенно если вспомнить о состоянии разметки на российских дорогах. Ведь именно от нее должен – почти буквально – отталкиваться педантичный «ассистент». Сочувствую бедняге, хотя поиграть с ним на европейском асфальте было любопытно. Но даже там важно, как и с любым помощником, не заиграться…

Другой «ассистент», IPA (Intelligent Parking Assist), умело паркуется между двумя машинами, причем они могут стоять как параллельно, так и друг за другом. Своей ловкостью парковщик-интел-

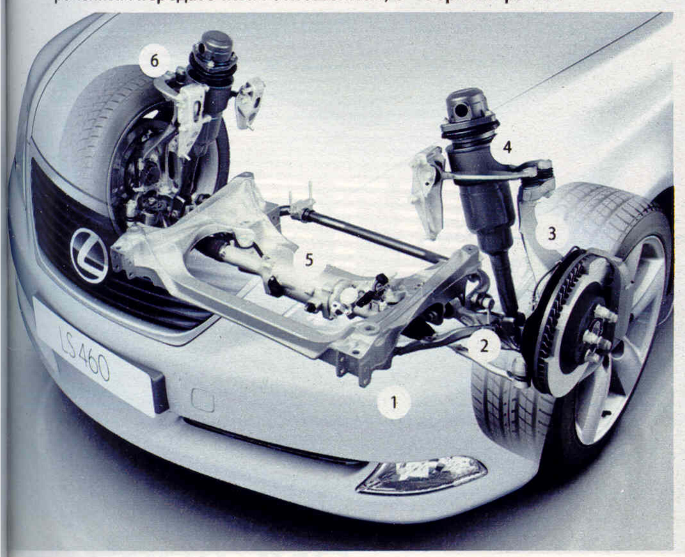


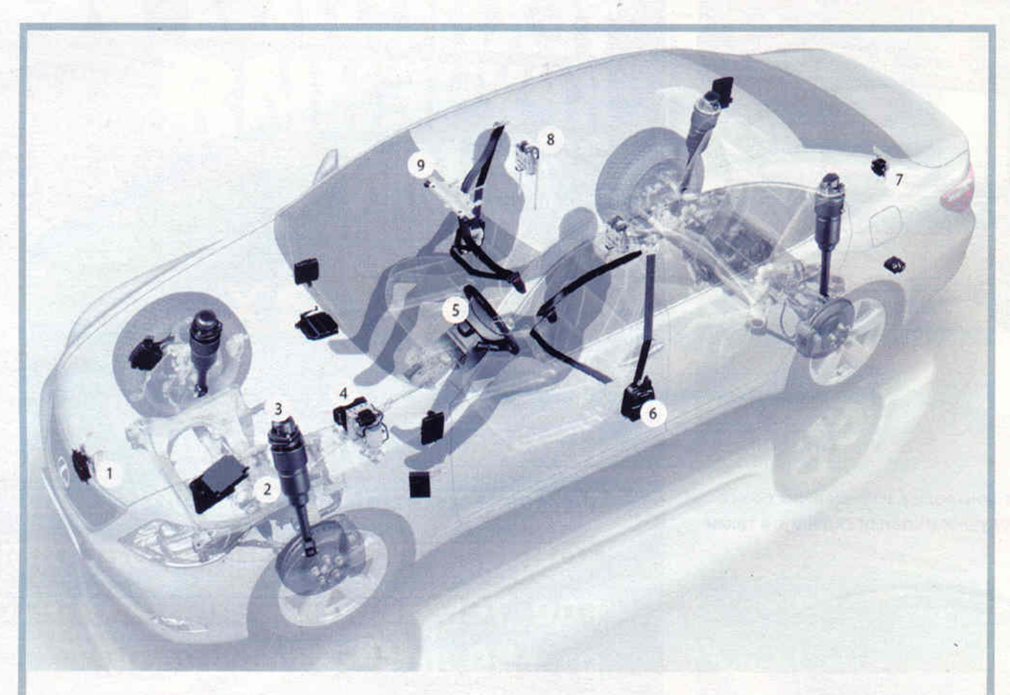
Дефлекторы четырехзонного климат-контроля распределены по всему салону, включая стойки кузова, подушки и спинки сидений, а также потолок.



Задняя подвеска: 1 – подрамник; 2 – тяга для регулировки схождения; 3 – передний рычаг; 4 – задний рычаг; 5 – амортизаторная стойка с пневмоэлементом.

Передняя подвеска: 1 – подрамник; 2 – нижний рычаг; 3 – рычаг поворотного кулака; 4 – амортизаторная стойка; 5 – электроусилитель с переменным передаточным отношением; 6 – верхний рычаг.





PRE-CRASH: КАК ОН УСТРОЕН И РАБОТАЕТ

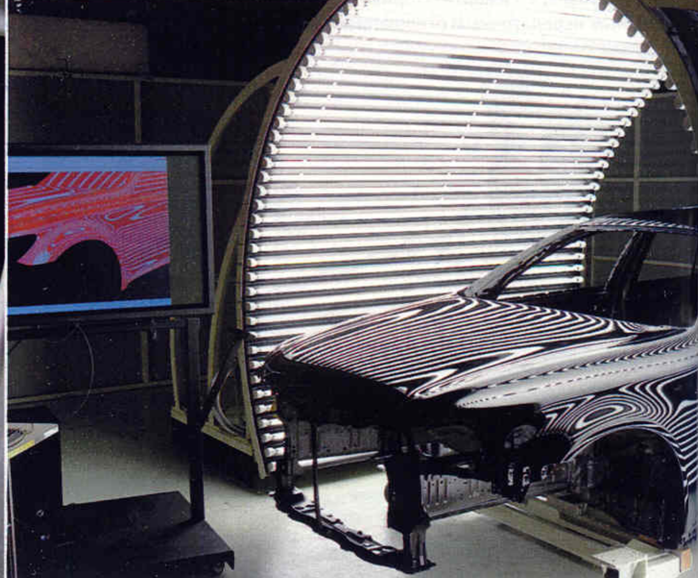
Элементы системы «пре-крэш»: **1** – передний радар; **2** – актюатор усилителя руля; **3** – актюаторы адаптивной подвески; **4** – актюатор тормозов; **5** – камера слежения за водителем; **6** – преднатяжители ремней; **7** – задний радар; **8** – активные подголовники; **9** – стереокамера. Радар **1** совместно с инфракрасной видеокамерой **9** днем и ночью отслеживает препятствия, в том числе пешеходов. При высокой вероятности наезда включаются зуммер и сигнал «Тормози!» на малом дисплее. Автоматически приводится в готовность «брейк эссист», одновременно «укорачивается» передаточное отношение руля и увеличивается жесткость амортизаторов. Посчитав столкновение неизбежным, система включает также преднатяжители ремней **6** – и, наконец, актюатор **4** приводит в действие тормоза. Радар **7** следит за обстановкой позади машины – в случае опасности наезда подголовники **8** передних сидений автоматически придвигаются к затылкам для более эффективной защиты головы и шеи.

лигент обязан не только «мозгам», но и отличной кинематике рулевого привода. Благодаря ей LS 460 стал самым маневренным среди себе подобных: его радиус поворота всего 5,4 м. Увы, особенности местной парковки (вернее, одна – образцовый порядок) так и не позволили оценить в деле «паркинг-эссист». Зато порадовали тормоза, чуткие и цепкие. Японские инженеры не побоялись внедриться в святая святых автомобиля: компьютер индивидуально дозирует тормозное усилие для каждого колеса. А в оценке ездовых качеств буду краток: на мой взгляд, их сумели настроить таким образом, чтобы владелец машины мог в роли пассажира наслаждаться комфортом и уединением, а в роли водителя, буде на то его воля, – получать удовольствие от управления мощной, динамичной и послушной машиной. К тому же солидной и, несмотря на молодость марки, весьма престижной.

Быть может, европеец посетует на отсутствие выбора силовых агрегатов – к примеру, вспомнит о дизеле? На этот случай у «Лексуса» есть свой козырь: не за горами премьера гибрида LS 600h с таким же кузовом… □



Моритака Йошида возглавил команду, создавшую «Лексус-LS 460» с чистого листа: «Мы видели перед собой новый тип владельца, который не довольствуется одной лишь роскошью: его автомобиль должен быть на переднем крае технического прогресса в том, что касается безопасности и экологии».



Качество отделки кузова контролируют, сравнивая реальную игру света на его поверхностях с картиной виртуальных бликов на мониторе.

МОЙ ДОБРЫЙ ЗНАКОМЫЙ

Сергей Воскресенский. Фото: Георгий Садков

НЕБОЛЬШОЕ КОСМЕТИЧЕСКОЕ ОБНОВЛЕНИЕ «МЕГАНА» – ЭТО ДАНЬ МОДЕ И ОГРОМНОЕ ЖЕЛАНИЕ ОСТАТЬСЯ НА ПИКЕ ПОПУЛЯРНОСТИ.

Мы познакомились несколько лет назад, когда «Меган II» был еще большой редкостью. С тех пор он стал одним из лидеров западноевропейского рынка, завоевал симпатии и в России. В семействе появились многочисленные родственники: седан, универсал и даже купе-кабриолет, с которыми мы тоже подружились. Пожалуй, каждый из них стремился внести в расширившийся круг общения что-то истинно свое, неповторимое и оригинальное. Однако объединяло все «меганы» одно – огромное желание быть привлекательными.

Нынешняя встреча не случайна. В погоне за модой и временем мой старый знакомый обновился, даже помолодел. Кажется, легкие штрихи стилиста лишь чуть-чуть коснулись радиаторной решетки, переднего бампера, фар и фонарей. Однако привычный седан вдруг подтянулся, посвежел, заиграл новыми линиями кузова, оставшись при этом элегантным и хорошо узнаваемым. Интерьер сохранил знакомые ощущения легкости и доброжелательности. Отчасти это заслуга версии Expression, позволяющей наиболее полно ощутить «породу» новых материалов передней панели. Почувствовать комфорт окружающего пространства, удобство сидений, даже эффективность климатической установки. Ведь в жаркий день автомобиль особенно подкупает именно этим...

Нестись сломя голову, напряженно перещелкивать передачи, обгонять, перестраиваться? Боже упаси! Словно почувствовав мое настроение, «Меган» предлагает спокойное, совершенно не напрягающее перемещение в пространстве. Двигатель объемом 1,6 л почти не слышен на низких и средних оборотах, лишь после 4000 об/мин напоминая о себе вполне умеренным «жужжанием». При этом автомобиль подвижен и тяговит в большинстве до-



Цены на седан начинаются с 16,5 тыс. долл. «Меган» в версии Expression с мотором 1,6 л стоит от $19 000.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
RENAULT MEGANE 1,6

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4498
ширина	1777
высота	1460
Объем багажника,(VDA), л	520
Снаряженная масса, кг	1200
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,1
Максимальная скорость, км/ч	193
Топливо	АИ-95
запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,6
городской цикл	9,1
смешанный цикл	6,9

Двигатель: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,6 л, 82 кВт/110 л.с. при 6000 об/мин, 151 Н·м при 4250 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, М5



Таких тайничков в «Мегане» немало.

Комбинация приборов оригинальна, но спидометр читается неважнецки.





Шторки на заднем и боковых окнах – элемент изысканности.



Преобладание светлых тонов придает салону легкость и воздушность.

рожных ситуаций. Его подвески с истинно французской галантностью справляются с неровностями покрытия, позволяя уверовать в хорошее качество московских дорог. Реакции на действия рулевым колесом точны и понятны. Словом, идиллия, да и только.

Но не полная. Например, водительское сиденье предлагает слишком высокую, городскую посадку. Каждый раз, усаживаясь, пытаешься опустить кресло пониже. Оцифровка спидометра тоже так себе, с хитринкой. В поисках нужной информации взгляд надолго «зависает», путаясь в непривычных значениях. Ну и к традиционно французской, невесомой педали тормоза приходится некоторое время приспосабливаться.

Но пора прощаться! Наш диалог был интересным и необременительным, да и сам автомобиль, лишь немного изменившись, остался на удивление доброжелательным, комфортным и привлекательным. Похоже, именно в этом секрет его популярности. □

ДИНАМИЧНЫЙ ТАНДЕМ

Сергей Мишин.
Фото автора

УПРАВЛЯТЬ ТАКОЙ «ЛАДОЙ» ЛЕГЧЕ, СОВЕРШАТЬ ОБГОНЫ – БЕЗОПАСНЕЕ.

Про «десятку» и «двенадцатую», оснащенные 1,8-литровыми моторами, мы рассказывали в ЗР, 2005, № 4. Собирают такие машины в фирме заводского тюнинга «СУПЕР-АВТО».

Тогда мы отметили возросшие тяговые и динамические качества автомобиля, но вместе с тем посетовали на не вполне рациональное их использование – динамики и максималки стандартных «десяток» и так достаточно для российских дорог. Прибавку мощности стоило бы пустить на такие полезные опции, как кондиционер, гидроусилитель руля и т.п. И вот перед нами тот же автомобиль, но уже оснащенный гидромеханической коробкой передач ZF-4HP-14 производства «Цанрад Фабрик» (впечатления о «десятке» с аналогичным «автоматом» – в ЗР, 2005, № 11).

Представленная на тест «Лада-110» (по паспорту ВАЗ-211104-128) в исполнении «норма» (см. таблицу комплектаций на сайте www.super-avto.ru) совсем новая, на одометре всего 27 км. Но соблазн велик, и мы все же не ограничились ездовыми впечатлениями, решили измерить максимальную скорость и время разгона 0–100 км/ч.

Контролировать работу «автомата» удобно – режимы видны в окошке на комбинации приборов.



Троганье – простая процедура: селектор в положение «драйв» и отпускай тормоз. Если не добавлять газ, машина ползет со скоростью 5–7 км/ч. Но при относительно длительных остановках проявляется интересная особенность тандема «мотор-автомат». Если удерживать машину тормозом более 10 секунд, обороты двигателя возрастают до почти полутора тысяч. Видимо, электроника отслеживает нагрузку, задаваемую в ползущем режиме, – ведь при этом гидротрансформатор пытается передать немного крутящего момента на колеса. Но стоит отпустить педаль – машина без добавления газа трогается весьма динамично и набирает скорость 20 км/ч. Таким образом «ползущий» режим переходит в «быстро идущий». Правда, ненадолго: метров через 20–30, если не давить на газ, скорость снижается до 5–7 км/ч. Поэтому при остановках дольше 15 секунд лучше перевести селектор в «нейтраль». Или быть гото-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
LADA 110 1,8 16V

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4265
ширина	1680
высота	1420
база	2760
Объем багажника (VDA), л	430
Радиус поворота, м	5,5
Снаряженная масса, кг	1040
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5
Макс. скорость, км/ч	190
Топливо	АИ-95
запас топлива, л	43
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU 99/100):	
смешанный цикл	7,7

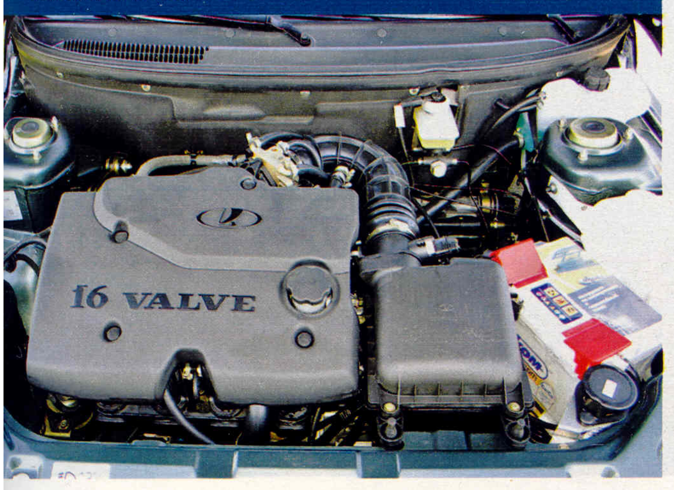
Двигатель: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,8 л, 72 кВт/98 л.с. при 5000 об/мин, 160 Н·м при 3000 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, А4



Сюда просится широкая педаль тормоза, а сейчас кажется, будто третью попросту забыли поставить.

Тандем «двигатель 1,8 л – АКП ZF» придал «десятке» новые потребительские качества.



вым к резкому старту. Лечится эта особенность легко – «мозги» двигателя «перешиваются» для работы в паре с АКП.

Еще одно небольшое рассогласование – рулевое управление без усилителя тяжеловато для динамичной машины. Впрочем, на выбор «СУПЕР-АВТО» предлагает электро- или гидроусилитель.

«Лада 1,8» легко ускоряется с любой скорости вплоть до 120 км/ч. Эта особенность делает обгоны приятными и быстрыми, а потому более безопасными. Есть в этом и заслуга «автомата». Ведь именно он подбирает правильную передачу, исходя из скорости машины и степени нажатия акселератора. Например, если скорость невысока, а газ до пола, «умник» переходит на две ступени вниз, обеспечивая максимальное ускорение. Такая динамика позволяет водителю действовать очень уверенно даже на узкой, загруженной транспортом дороге. И лишь при торможении с высокой скорости (более 120 км/ч) понимаешь, что неплохо бы сюда еще и более эффективные тормоза. А ведь решение существует: девятидюймовый вакуумный усилитель плюс передние 15-дюймовые и задние дисковые механизмы. Но они почему-то «спрятаны» в опциях. Ведь есть своеобразный закон для автомобилей «десятого» семейства и «калин»: 8-клапанный мотор подразумевает 13-дюймовые колеса и тормоза, а более динамичный 16-клапанный – уже 14 дюймовые. Для автомобилей с мотором 1,8 литра разумно сделать обязательными, как минимум, более эффективный вакуумник и рекомендовать 15-дюймовые тормоза, особенно в сочетании с «автоматом».

В целом же эта «Лада» оставляет приятное впечатление – динамичный и одновременно тяговитый автомобиль. Подтверждают это и наши замеры, проведенные на заводском полигоне: максимальная скорость 179,1 км/ч и разгон с места до 100 км/ч за 13,3 с – для автомобиля с АКП показатели весьма достойные. □

ЗА КОРМОЙ – НОМЕР «ЛЮКС»

Юрий Нечетов. Фото автора

Обогнавшая было справа «восьмерка» притормозила. Из открытого окна показалась улыбающаяся физиономия и рука с оттопыренным вверх большим пальцем. Я понимаю этого парня, сам себе завидую! Ведь прицепы – караваны в России – пока экзотика, а у меня «на хвосте» новенький белоснежный красавец «Эриба-Мувинг 470». Впереди несколько дней путешествия вдоль Волги, что особенно здорово в 30-градусную жару.

«Мувинг» относится к так называемому премиум-сегменту, что выражается не только в цене – 24 тыс. евро. Уровень комфорта в первую очередь определяет соотношение размеров и вместимости. Здесь при немалой внутренней длине (4700 мм отражены в индексе модели) лишь два спальных места, хотя найдется и для третьего – ребенка. Зато как просторно: широкие проходы, большая кухня, громадный санузел, а в нем – отдельная душевая кабина. Да и интерьер с мебелью из грушевого дерева «Лугано» и обивкой «Бристоль» выглядит богато. На всех окнах и даже входной двери – противомоскитные сетки: очень помогает жаркими летними ночами.

Двух газовых баллонов по 27 л хватит на несколько недель автономного существования. Мощный отопитель «Трума-S3002» и трехслойные сэндвич-панели кузова (а может, все-таки корпуса?) позволяют путешествовать и зимой. Бойлер

ERIBA MOVING 470

■ Караван Eriba Nova выпускает компания Hymer с 2004 года. Прицеп в люксовой комплектации называется Eriba Moving.

Под этими названиями объединены 20 моделей различной планировки и размеров, вместимостью от двух до шести человек.

■ **Цена в России:** €20 000–40 000 ($25 000 –50 000).

■ **Тестовый прицеп:** полная масса 1350 кг, внутренняя длина 4700 мм, два спальных места, люкс-комплектация Moving, €24 000 ($ 30 500).



Такие зеркала на присосках, стоящие чуть шире штатных, незаменимы при маневрах.



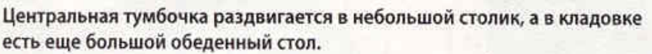
Караван снабжен стояночным тормозом и опорой с колесом. Страховочный тросик затормаживает колеса при разъединении автопоезда.



Выдвижные опоры в углах кузова позволяют выровнять и зафиксировать караван на стоянке.



Центральная тумбочка раздвигается в небольшой столик, а в кладовке есть еще большой обеденный стол.

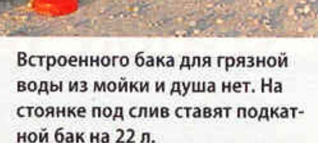


На ночь можно устроить две широкие раздельные кровати или просторное «лежбище» с детским местом посредине.





Размеры санузла – как в иной квартире. Он занимает почти всю корму и оборудован даже душевой кабиной.



Встроенного бака для грязной воды из мойки и душа нет. На стоянке под слив ставят подкатной бак на 22 л.



В переднем отсеке – запаска, два газовых баллона по 27 л, канистра для заправки водой и подкатной бак.

«Трума-Терма» всегда готов выдать до 10 л горячей воды. Трехконфорочную плиту можно при желании дополнить духовкой. На газе работает и вместительный 93-литровый холодильник, а на оборудованной стоянке его легко подключить к сети 220 В. Для этого в багажнике – 30-метровый кабель. Заодно подзарядится дополнительный аккумулятор на 80 А·ч. От него работает освещение, водяные насосы, электроподжиг горелок, вытяжка. Аккумулятор заряжается и в движении от автомобиля-буксировщика, через европейский 13-штыревой разъем.

С последним, кстати, случилась накладка. Наш «Форд-Фокус» оборудован стандартным в России 7-штыревым. Переходников «7х13», как назло, найти не удалось, попадались только «зеркальные» «13х7». Пришлось перепаять вилку на караване. Впрочем, при разумном подходе даже без подзарядки аккумулятора хватает на неделю.

Другая загвоздка – отсутствие выносных зеркал заднего вида, которые нужно заказывать в Европе и ждать месяц. Ведь ширина каравана 2,2 м (у более крупных моделей до 2,5 м), поэтому зеркала нужно устанавливать на длинных кронштейнах. Проблему решили лишь частично: с помощью небольших кругляшей на присосках.

«Эриба-Мувинг 470» – по мировым меркам довольно компактная модель. Но длина 6,5 м заставляет не забывать о ней, маневрируя. Стоило по неопытности сунуться на лесной проселок (в атласе – «дорога с покрытием» Р104) – и целый час вручную разворачивал громоздкий прицеп в грязной колее и туче слепней. Дорогой опыт.

Длиннющие свесы не позволили въехать на крутой пандус парома в Мышкине, что под Ярославлем. Пришлось корректировать маршрут, ориентируясь только на мосты. Автопоезд очень чувствителен к продольным волнам дороги. Раскачивающийся прицеп дергает корму машины вверх-вниз, хотя со временем к этому привыкаешь.

Полная масса каравана – 1350 кг близка к максимально допустимой для 100-сильного 1,6-литрового «Фокуса». Фактическая масса автопоезда с таким тягачом не должна превышать 2950 кг. Водителю достаточно категории «В» в правах, что и пришлось втолковывать инспектору ДПС в Переславле-Залесском.

Автопоезд гораздо инертнее одиночной машины: трогается тяжелее, а сотню набирает за 34 секунды. Но, раскатившись, можно достаточно уверенно идти на V передаче, лишь на длинных подъемах переключаясь вниз. Предельная эксплуатационная скорость, допускаемая изготовителем, – 100 км/ч. Максимальные 117 км/ч мы развили на полигоне, причем и на III, и на IV передачах. Напомню, в России лимит для машин с прицепом – 70 км/ч за городом и 90 км/ч на автомагистралях. Расход топлива на шоссе, а именно этот режим наиболее характерен для автопоезда, оказался весьма скромным, всего 10,7 л/100 км.



Водяной бак на 45 л смещен к центру прицепа для снижения момента инерции, а значит, и раскачки. Впереди – бойлер на 10 л.



ERIBA MOVING 470 – НОМЕР «ЛЮКС», КОТОРЫЙ ВСЕГДА С ТОБОЙ. НЕПЛОХО СМОТРЕЛСЯ БЫ НА БУКСИРЕ ДАЖЕ У ЭЛЕГАНТНОГО КУПЕ.

 Богатая отделка, высокая автономность, разнообразное оборудование, умеренная масса, разумное увеличение расхода топлива, приспособленность к зимней эксплуатации.

 Довольно высокая цена, нет встроенного бака для грязной воды, большие свесы, склонность к вертикальной раскачке.

Прицеп оборудован накатным тормозом. При замедлении тягача сжимается телескопическое дышло, к которому присоединены тяги барабанных тормозов. Однако тормозной путь достаточно велик: с 80 км/ч он достигает 53 м. Это нужно учитывать, поддерживая увеличенную дистанцию. При движении задним ходом тормоз автоматически отключается. Еще одна любопытная особенность – компактная резиножгутовая подвеска AL-KO: две трубы треугольного сечения, пространство между которыми заполнено резиной.

Как и автомобиль, караван должен проходить техническое обслуживание раз в год или каждые 7,5 тыс. км. Специфический для каравана пункт: обязательная проверка водонепроницаемости.

Думая о предстоящем отпуске, все чаще вспоминаю роскошный белый люкс на колесах... Похоже, я подцепил вирус караванинга. А идти к «докторам» из турфирм за путевками и билетами на самолет совсем не хочется. Может, и не надо? □

КАРАВАН ERIBA MOVING 470

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
ERIBA MOVING 470

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	6500/5170*
ширина	2200
высота	2620
Размеры внутренние, мм:	
длина	4700
ширина	2080
высота	1980
Снаряженная масса, кг	1180
Полная масса, кг	1350
Количество спальных мест	2
Конструктивно допустимая максимальная скорость, км/ч	100
Топливо	АИ-95
запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	6,6
городской цикл	11,0
смешанный цикл	8,2

Ходовая часть: подвеска – независимая резиножгутовая, тормоза – накатные барабанные, шины – 185/80R14

Оборудование: автономный обогреватель, бойлер – 10 л, газовая плита, вытяжка, мойка, холодильник – 93 л, аккумулятор – 80 А·ч, газовые баллоны – 2х27 л, водяной бак – 45 л, туалет, душевая кабина

**Длина габаритная/по кузову.*

Караван предоставлен компанией «КОМТРАНСАВТО».



БОЛЬШЕ-МЕНЬШЕ

Сергей Мишин, Валерий Павлов

Наш интерес к давлению в шинах отнюдь не праздный. Его прикладная составляющая – связь с расходом топлива. Теряем ли мы рубли и сколько, отклонившись «вниз» на 0,5 атм от рекомендованного давления, и выигрываем ли, перекачав шину? Каковы последствия контроля давления на глазок? Ведь отклонение в ту или иную сторону на пол-атмосферы визуально обнаружить почти невозможно. И правы ли те, кто намеренно сбрасывает давление в шинах для улучшения плавности хода или перекачивает их ради экономии бензина?

И еще: если влияние давления на сопротивление качению существенно, нельзя ли использовать эту зависимость во благо? А заодно выясним, как отражается изменение давления в шинах на других качествах автомобиля.

Вот, собственно, те задачи, ради которых мы в очередной раз взялись за автомобиль, шины и измерительную аппаратуру. Машина – «Лада-112» на шинах Kleber Viaxer размерностью 175/70R13. Нагрузка – водитель и оператор измерительного комплекса Vbox.

НОРМА

Начинаем с базового давления – 2,0 атм, взяв его за точку отсчета. Прогреваем шины десятикилометровой пробежкой, разгоняемся и измеряем выбег со скорости 80 км/ч. Получается 1175 метров – отнюдь не выдающийся результат для «Лады-112», но нас интересует не столько сама величина, сколько ее отклонения при изменении да-

вления. То же относится и к предельной скорости на «переставке» – у нас получилось 65,9 км/ч. Следующий объективный тест: длина тормозного пути на грани блокировки колес. На сухом асфальте машина замирает ровно через 46 метров.

Переходим к оценкам: управляемость, курсовая устойчивость, плавность хода – все параметры не вызвали ни нареканий, ни особых восторгов. Потому и оценки в каждом упражнении «норма», то есть 8 баллов.

МИНУС

Даем автомобилю отстояться, чтобы температура в шинах упала до исходной, и стравливаем давление до 1,5 атм. Первые отличия в поведении машины заметны уже во время прогрева покрышек – дорога будто стала ровнее, да и трещинок на ней поубавилось. Нет, конечно, просто шины стали мягче, что положительно сказалось на плавности хода. Зато курсовая устойчивость на прямой ухудшилась: машина стала гулять по полосе, реагируя на малейшее боковое возмущение – будь то дорожная неровность, небольшой боковой уклон или легкий порыв ветра. Оценки 9 и 7 баллов соответственно.

Выбег сократился до 1108 метров – мы «потеряли» почти 70 метров (5,7 процента). Расход при этом увеличился незначительно, всего-то около 2 процентов.

На «переставке» скорость чуть снизилась. Причина, думаю, понятна – ухудшилась управляемость. Во второй коридор «переставки» попадать стало гораздо сложнее – машина норовит прыгнуть вправо или влево. Оценка не более 6 баллов.

Зато тормозной путь уменьшился – отыграли у «нормального давления» больше метра. Снижение давления вызвало увеличение пятна контакта, и в работу по торможению вступила большая часть микронеровностей дорожного рельефа. Приятнее стало и управление торможением: дозировать усилие на педали (контролировать начальную фазу блокировки колес) в этом случае проще. Да и результаты замеров торможений «легли кучнее».

ПЛЮС

Перед завершающим этапом – небольшой перерыв. Пока остывают шины, поднимаем давление до 2,5 атм.

Дорога хорошо знакома, курсовая устойчивость очень близка к первоначальному состоянию (8 баллов), а вот плавность хода стала хуже – кажется, будто все дорожные заплатки и мелкие швы вспучились, а перекачанные шины, хлопая по ним, энергично потряхивают машину. Записываем 6 баллов.





Пониженное давление в шинах несколько улучшает плавность хода, но увеличивает увод и ухудшает управляемость; повышенное хоть и способствует увеличению скорости «переставки», также ухудшает удобство управления.



Выбег 1232 м – разница с предыдущим состоянием более 200 метров, а с исходным – 52 м или 4,9 процента. Эффект чуть меньше, чем при снижении давления на те же 0,5 атм. И сэкономить удается всего 1,6 процента бензина.

Зато на «переставке» скорость рекордная – почти 67 км/ч. Но к управляемости есть замечания – по сравнению с нормой заметно ухудшилось чувство руля. Перекачанные шины практически лишились уводов, а это, как ни странно, вредит «пониманию» машины, особенно в критических режимах. Никак не более 7 баллов.

Тормозной путь почти не изменился – только разброс результатов слегка увеличился, да удержаться на гра-

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ И ОЦЕНКИ

Упражнение	Давление, атм		
	2,0	1,5	2,5
Выбег со скорости 80 км/ч, м	1175	1108	1232
Тормозной путь со скорости 100 км/ч, м	46,0	44,8	45,9
Скорость при выполнении «переставки», км/ч	65,9	64,8	66,9
Оценка плавности хода, балл	8	9	6
Оценка курсовой устойчивости, балл	8	7	8
Оценка управляемости, балл	8	6	7
Оценка удобства торможения, балл	8	9	7
Расход топлива, %	100	102	98,4



Перекачанные шины изнашиваются преимущественно по центру беговой дорожки, недокачанные – по краям.

БОЛЬШЕ? МЕНЬШЕ? НОРМА!

Выводы, прямо скажем, неожиданные – отклонение давления в шинах в ту или иную сторону не столько влияет на сопротивление качению (читай, расход топлива), сколько разрушает баланс потребительских качеств автомобиля! К тому же при любом аномальном давлении протектор изнашивается неравномерно. У приспущенных шин более интенсивно стесываются края – плечевая зона, а у перекачанных – средняя часть протектора. Получается, что в шинах следует поддерживать то давление, что рекомендует изготовитель автомобиля. И все-таки отклонение «вниз» чревато более неприятными последствиями, чем «вверх».

ни юза стало сложнее. За удобство управления торможением ставим семерку.

КАЛЬКУЛЯТОР

А теперь подсчитаем, что нам дают игры с давлением. Ориентируемся на средний расход топлива 8 л/100 км и цену бензина 18,5 руб./л АИ-95. При пониженном давлении расход топлива увеличивается на 2 процента, то есть возрастет до 8,16 л/100 км. В денежном выражении получается 29,6 рубля на 1000 км. Отпускная поездка протяженностью 4000 км получит довесок в 118,4 руб. – цифра совсем не впечатляющая.

А теперь взвесим экономию от шинной «гипертонии» – 8 литров минус 1,6 процента дают 2,4 рубля на 100 км – за тот же отпуск удастся «разбогатеть» на 94 рубля. Даже если сложить «выигранные» деньги с возможными потерями, то получим очень скромный экономический эффект – 214 рублей.

Но снижение давления на пол-атмосферы ниже рекомендованного, помимо увеличения расхода топлива, ухудшает управляемость и курсовую устойчивость. Хотя есть и некоторая выгода – «тормоза» становятся чуть лучше, повышается плавность хода.

Перекачанные на те же «пол-очка» шины позволяют отыграть почти полтора процента топлива и увеличивают скорость выполнения экстремальных маневров на 1 км/ч. Правда, ценой снижения плавности хода и некоторого ухудшения управляемости. □

ЗАРЯД – ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ

Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков

Маршрут: Москва – Дмитров (автополигон) – Москва – Бронницы – Жуковский – Москва; поездки по столичным улицам.
Итого: 890 км.
Средний расход бензина АИ-95 – 10,7 л/100 км.



Признайтесь, с чем у вас ассоциируется определение «гибридный автомобиль»? Боюсь, с чем-то не совсем полноценным. С неким компромиссом, который всегда хоть в чем-то ущемляет. Этот стереотип сложился и у меня – повлиял опыт общения с редакционным гибридом «Тойота-Приус». Автомобиль в российских условиях оказался не таким экономичным и практичным, как мы рассчитывали, а динамика оставляла желать лучшего.

Но с момента выпуска того экземпляра минуло девять лет (интересно, сколько это в киловатт-часах?). Философия изменилась: если раньше приоритетным было снижение расхода топлива даже в ущерб тяговым возможностям, то теперь гибриды не уступают, а все чаще даже превосходят бензиновых собратьев в ездовых дисциплинах! Говорить же о какой-то неполноценности применительно к марке «Лексус» язык не поворачивается. Лучше попробуем найти сильные стороны и слабые места. А также понять, насколько экономичен современный гибрид – не в рекламном проспекте, а в жизни!

ЕСТЬ КОНТАКТ!

«Как заводить машину, знаете?» – хотели было удивить меня в салоне, вручая ключи от RX 400h. Знаю, знаю – за рулем этого авто уже когда-то довелось посидеть. И все же привыкнуть к необычному поведению непросто. Вслед за поворотом ключа раздается мелодичный «динь», а на панели загорается надпись «Ready» – мол, я готов! Рокота бензинового мотора вы не услышите, пока скорость не достигнет определенного порога. До этого момента машина практически беззвучно катится вперед, пугая задумчивых прохожих, которые оборачиваются вслед «летучему голландцу». Наблюдать за перипетиями, происходящими в недрах силовой установки, в этот момент весьма любопытно, благо их наглядно демонстрирует монитор на передней панели.

В начале движения «четырехсотый» приводят в движение передний и задний электромоторы мощностью 123 и 50 кВт соответственно. По мере роста скорости и опустошения аккумуляторных батарей в процесс включается бензиновый V6 максимальной мощностью 155 кВт/211 л.с., приводящий только передние колеса. Запуск мотора едва слышен, а каких-либо вибраций или толчков нет вовсе.

Естественно, чудес не бывает. В случае разгона «в пол» бензиновый мотор работает на полную мощность, и моментальный расход топлива достигает, как обычно, не-



Отличить гибрид в потоке сможет только наметанный и острый глаз: разница становится очевидна лишь по шильдику.



Силовая установка Hybrid Synergy Drive лишь отчасти скрыта под капотом. В ее составе также задний электромотор и аккумуляторы под сиденьем.



Даже при городской и временами весьма активной езде бортовой компьютер насчитал средний расход топлива 10,7 л.

LEXUS RX 400h

В серию машина пошла в конце 2004 года, спустя несколько месяцев после дебюта в Женеве.

- **Двигатели:** бензиновый, 3,3 л, 211 л.с. и два электрических: 123 кВт спереди и 50 кВт сзади.
- **Трансмиссия:** бесступенчатая с электронным управлением.
- **Комплектация:** одно исполнение.
- **Цена в России:** $78 250.



Роль трансмиссии RX 400h играют электродвигатели и планетарный редуктор, управляемые электроникой, поэтому нет даже намеков на рывки.

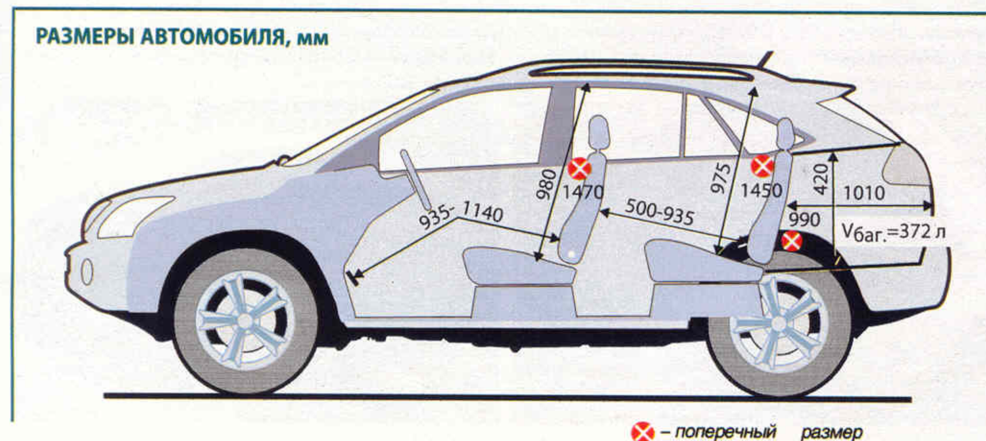


В безуспешных поисках аккумуляторов мы нырнули в подпол...



...искали батареи и в спинке – как у первой модификации «Приуса». На самом деле они под задним сиденьем.

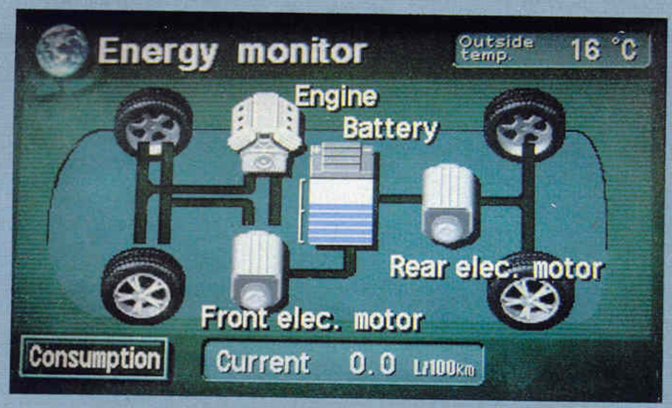
РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЯ, мм

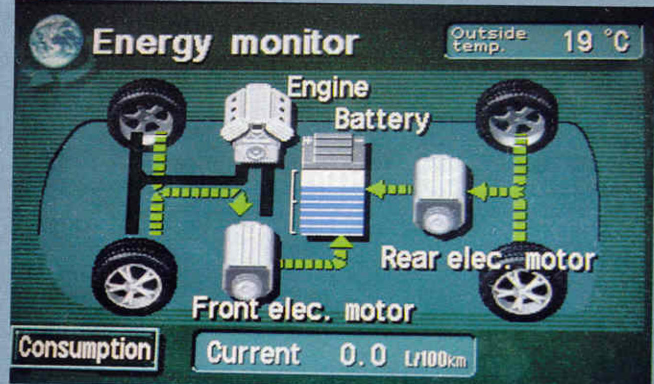


скольких десятков литров. Но уже спустя несколько секунд «Лексус» развивает такую скорость, что педаль можно отпустить – и аппетит уменьшается на порядок.

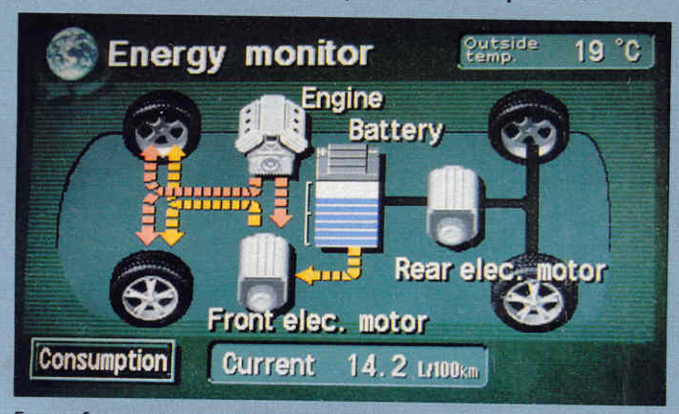
Влияет ли то, что автомобиль гибридный, на ощущения водителя? Да, влияет. Речь даже не о том, что в городе машина «умирает» на светофорах и пускается, стоит вам нажать газ. Поначалу я никак не мог понять, почему в потоке вынужден чаще, чем обычно, касаться педали тормоза. Вроде бы и дистанцию держу разумную, и дерганой езды стараюсь избегать. Сконцентрировавшись на ощущениях, понял: автомобиль абсолютно не желает тормозить двигателем. То есть, убрав ногу с газа, вы практически не замедляетесь. Похоже, бензиновый двигатель и колеса при любом «удобном» случае теряют механическую связь. Со слов инструкции убедился, что догадка верна. Такое решение продиктовано требованием экономии бензина – но водителю от этого легче не становится. Вдобавок тормоза у машины чрезмерно чувствительные – приходится обращаться с педалью буквально как с хрустальной! Чуть передавил, и махина встает как вкопанная, а ты нервно кидаешь взгляд в зеркало: не дай бог, сзади какой-нибудь «Москвичок»...

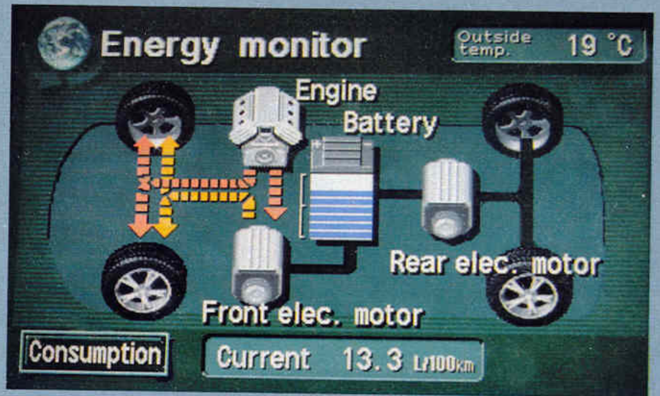
Чтение руководства по эксплуатации принесло еще одно полезное открытие: положение селектора «B» призвано имитировать торможение мотором. Правда, эффект становится заметен на довольно больших скоростях – примерно от 50 км/ч. Рядом приписка: «Внимание! Длительная езда в положении «B» приводит к увеличению расхода топлива». Тем не менее именно такая езда показалась более привычной и удобной, хотя ощущение от притормаживания моторами несколько неестественное.



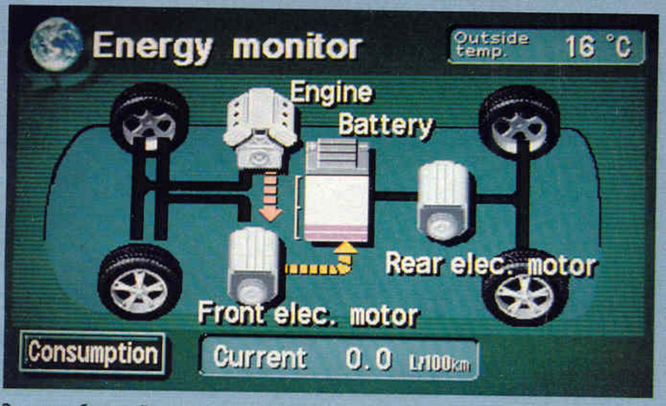


«Зажигание» включено: V6 молчит, трогаемся на электричестве.





Без необходимости задний мотор не включается, батареи не используются.



Зарядка батарей происходит и на стоянке, и в режиме «полного газа».

Дело в том, что трансмиссия здесь лишь имитирует вариатор, а ведь еще недавно мы и его воспринимали как пародию на обычные гидромеханические «автоматы»…

Торможение двигателем – не единственная искусственная реакция, происходящая в недрах RX. Концепция полного привода из этой же серии. Само собой, говорить о пониженном ряде передач применительно к люксовому «паркетнику» бессмысленно. Но здесь нет и жесткой связи между осями. Как уверяет производитель, система E-Four «легко выполняет те же задачи, что и традиционный механический полный привод». На деле все несколько иначе.

Стоит пустить машину в грунтовую «сопку», скажем так, слегка повышенной сложности, как полноприводность «Лексуса» рассыпается, словно карточный домик. Электромотора в 50 кВт просто не хватает, чтобы провернуть задние колеса, и они встают, а машина беспомощно продолжает грести передними, на которые (и только на них!) трудится бензиновый двигатель!

СПАСИБО ЗАРЯДКЕ

Но вернемся к задаче – убедиться в экономичности RX 400h. На мой взгляд, машина экономит топливо в первую очередь…в пробках! Как уже было сказано, стоит гибриду остановиться на несколько секунд, как бензиновый мотор выключается и бездействует даже тогда, когда вы трогаетесь и проезжаете несколько метров до машины впереди вас. Так может продолжаться весьма долго – в зависимости от количества включенных потребителей (кондиционер, печка, обогрев стекол и зеркал). Интере-



LEXUS RX 400h – УЛЬТРАСОВРЕМЕННЫЙ, ДИНАМИЧНЫЙ, КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ УНИВЕРСАЛ, ПОЗВОЛЯЮЩИЙ ГОРАЗДО РЕЖЕ ОБЫЧНОГО ЗАЕЗЖАТЬ НА ЗАПРАВКУ. НО ПЛАТА ЗА ОБЛАДАНИЕ ШЕДЕВРОМ КОНСТРУКТОРСКОЙ МЫСЛИ ВЕСЬМА ВЫСОКА.

 Отменные динамика и отзывчивость на «акселератор», великолепная шумоизоляция, просторный, трансформируемый салон без каких-либо признаков «гибридности», рекордно низкий расход топлива.

 Низкие возможности вне асфальта, чрезмерно чувствительные тормоза и «легкий» руль, высокая цена.

са ради мне удалось проехать несколько кварталов по центру города исключительно на электротяге – правда, со скоростью всего 30 км/ч.

В ходе нашего эксперимента на полигоне машину изрядно пришпоривали. Тогда выяснилась еще одна особенность поведения RX 400h: зависимость динамики от степени зарядки аккумуляторных батарей.

При длительной «зажигательной» езде либо просто быстрых, но долгих походах по трассе батареи здорово подсаживаются. Теперь «Лексус» вынужден рассчитывать в первую очередь на бензиновый агрегат. Это хоть и несущественно, но все же сказывается на разгонной динамике и максимальной скорости. И, конечно же, на расходе топлива.

Что же в итоге? За несколько сотен километров по городским пробкам и трассе «Лексус» употребил в среднем 10,7 л на 100 км. Это великолепный результат, учитывая способность разгоняться до 100 км/ч менее чем за восемь секунд! Автомобили подобной весовой категории, которые в состоянии потягаться с RX 400h, оснащают не 6-, а 8-цилиндровыми моторами, и те в схожих условиях реально потребляют минимум на 5 литров больше в расчете на сотню. Пришло время взять в руки калькулятор. На каждых 100 км пути гибрид позволил сэкономить около 100 рублей. Немало, но чтобы окупить разницу в цене с бензиновым «близнецом» RX 350 (она составляет для базовых версий… 16 500 долларов!), придется отмахать… четыре с половиной сотни тысяч километров! Так что же, покупка бессмысленна? Не спешите с ответом.

Во-первых, RX 400h быстрее 350-го. Во-вторых, вы можете похвастать тем, что ездите на одном из самых продвинутых автомобилей в мире. В-третьих, ваша совесть может быть спокойна, поскольку выхлоп гибрида чище, чем у любого из конкурентов. И, наконец, в-четвертых… какой еще автомобиль может сделать пару маневров и заехать в гараж в полной тишине, заставив свидетелей сцены открыть рты и еще долго обсуждать с друзьями, что это было! □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

LEXUS RX 400h

Общие данные

Размеры, мм:

длина	4755
ширина	1845
высота	1670
база	2715
колея спереди	1575
сзади	1550
Объем багажника (VDA), л	440
Радиус поворота, м	5,7
Снаряженная масса, кг	2000
Время разгона 0-100 км/ч, с	7,6
Максимальная скорость, км/ч	200
Топливо	АИ-95
запас топлива, л	65
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	7,6
городской цикл	9,1
смешанный цикл	8,1

Двигатель: бензиновый, V6, 24 клапана, 3311 см³, 155 кВт/211 л.с. при 5600 об/мин, 288 Н·м при 4400 об/мин. Плюс два электромотора: пер. 123 кВт при 4500 об/мин, зад. 50 кВт при 4610–5120 об/мин, пер. 333 Н·м при 0–1500 об/мин, зад. 130 Н·м при 0–610 об/мин. Суммарная максимальная мощность 200 кВт/ 272 л.с.

Трансмиссия: полноприводная бесступенчатая с электронным управлением

Ходовая часть: подвеска спереди и сзади – типа «Мак-Ферсон»; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 235/55R18

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

LEXUS RX 400h

Весовые и геометрические характеристики:

Снаряженная масса, кг	2075,5
Нагрузка на ось, кг (%):	
переднюю	1186 (57,2)
заднюю	889,5(42,8)
Дорожный просвет, мм	180

Динамические качества

Разгон, максимальная скорость



Погрешность спидометра 5,2%

Эластичность

Время разгона, с:

60-100	4,39
80-120	5,44

Выбег, м:

120-50 км/ч	1425,21
50-0 км/ч	655,08

Торможение со 100 км/ч:

тормозной путь, м	44,0
замедление, м/с²	8,75

Автомобиль на тест предоставлен ООО «ТОЙОТА МОТОР».

РАЗДАВИМ ПОЛЛИТРА?

Антон Чуйкин. Фото: Александр Батыру

Жарко. В ожидании зеленого сигнала запертые в железных коробочках люди занимают себя чем могут. Кто музыку слушает, кто пишет SMS, кто глазеет по сторонам… Вот пассажир соседней машины балуется пивом. Делает последний долгий глоток, открывает дверь и ставит пустую бутылку. Аккурат на разметку, между вторым и третьим рядом.

Нет, я не буду призывать его к порядку и читать мораль. Не буду задавать риторический вопрос: подумал ли он, что позже кто-то может налететь на оставленный им снаряд? Или, уходя от столкновения, зацепить соседний автомобиль? Просто подберу бутылку, чтобы пригласить вас на полигон и смоделировать подобную ситуацию.

Итак, если на обычной городской скорости врезаться в кем-то оставленную бутылку, будет… Будет то, что вы видите на фото.

Вообще говоря, я ждал красивого и опасного полета пивного сосуда, разлетающейся картечи осколков; боялся (а в глубине души надеялся) повредить бампер, порезать шины. Все оказалось не так захватывающе. Редкий случай, когда автор искренне рад отрицательному – почти безопасному – результату.

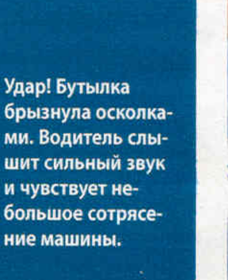
Разгон, накат, удар… Иду собирать осколки, чтобы вновь провести эксперимент и еще раз убедиться, что можно разбить оставленную на дороге бутылку практически без вреда для себя, окружающих и своего автомобиля. Главное – не паниковать и не делать резких маневров (см. Наши рекомендации). Пить шампанское в заторах у нас, к счастью, не в традиции. Не бойтесь, бампер достаточно прочный, чтобы справиться с пивной бутыл-



Бампер «Логана» на всякий случай оклеили скотчем. Он позволил сразу найти место удара – вот сюда пришлось основание горлышка бутылки. Автомобиль не пострадал.



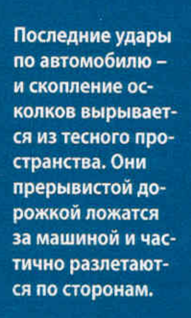
На подходе к точке встречи немного (не экстренно!) притормаживаю, чтобы опустить нос: не у всех машин бампер на «логановской» высоте. К тому же на дороге любой водитель тоже инстинктивно притормозит.



Удар! Бутылка брызнула осколками. Водитель слышит сильный звук и чувствует небольшое сотрясение машины.



Через доли секунды стекло разлетается под машиной. В салоне слышна дробь осколков по днищу. К счастью, они ничего не повредили.



Последние удары по автомобилю – и скопление осколков вырывается из тесного пространства. Они прерывистой дорожкой ложатся за машиной и частично разлетаются по сторонам.



Через пару метров автомобиль остановится. Последние осколки еще скачут по асфальту. Машина не позволила им подняться высоко и стать по-настоящему опасными снарядами.

кой, а шины стойкие. В большинстве случаев удается «раздавить поллитра» практически безопасно – защитой для окружающих служит сам автомобиль.

Но это ни в коей мере не оправдывает тех, кто оставляет на дороге маленькие стеклянные обелиски собственному эгоизму… □



Самые крупные части бывшей бутылки – фрагменты стенок и донышка.

НАШИ РЕКОМЕНДАЦИИ

Обнаружив на своей траектории препятствие в виде бутылки, сохраняйте спокойствие и не предпринимайте резких маневров, чтобы не совершить серьезное ДТП. Мечущийся автомобиль куда опаснее бутылки!

Поняв, что удар неизбежен, прицеливайтесь по бутылке серединой бампера. Лучше разнести стекло с одного удара, нежели давить или отшвыривать сосуд колесом.

После столкновения остановитесь в безопасном месте и на всякий случай внимательно осмотрите автомобиль, уделив особое внимание днищу и шинам. Прежде чем продолжать путь, убедитесь, что все в порядке.

По возможности подберите осколки – существует вероятность, что они могут повредить шины ваших попутчиков.

Если вы заметили бутылку заранее – дайте себе труд убрать ее с дороги целой. Будем вежливы и предупредительны!

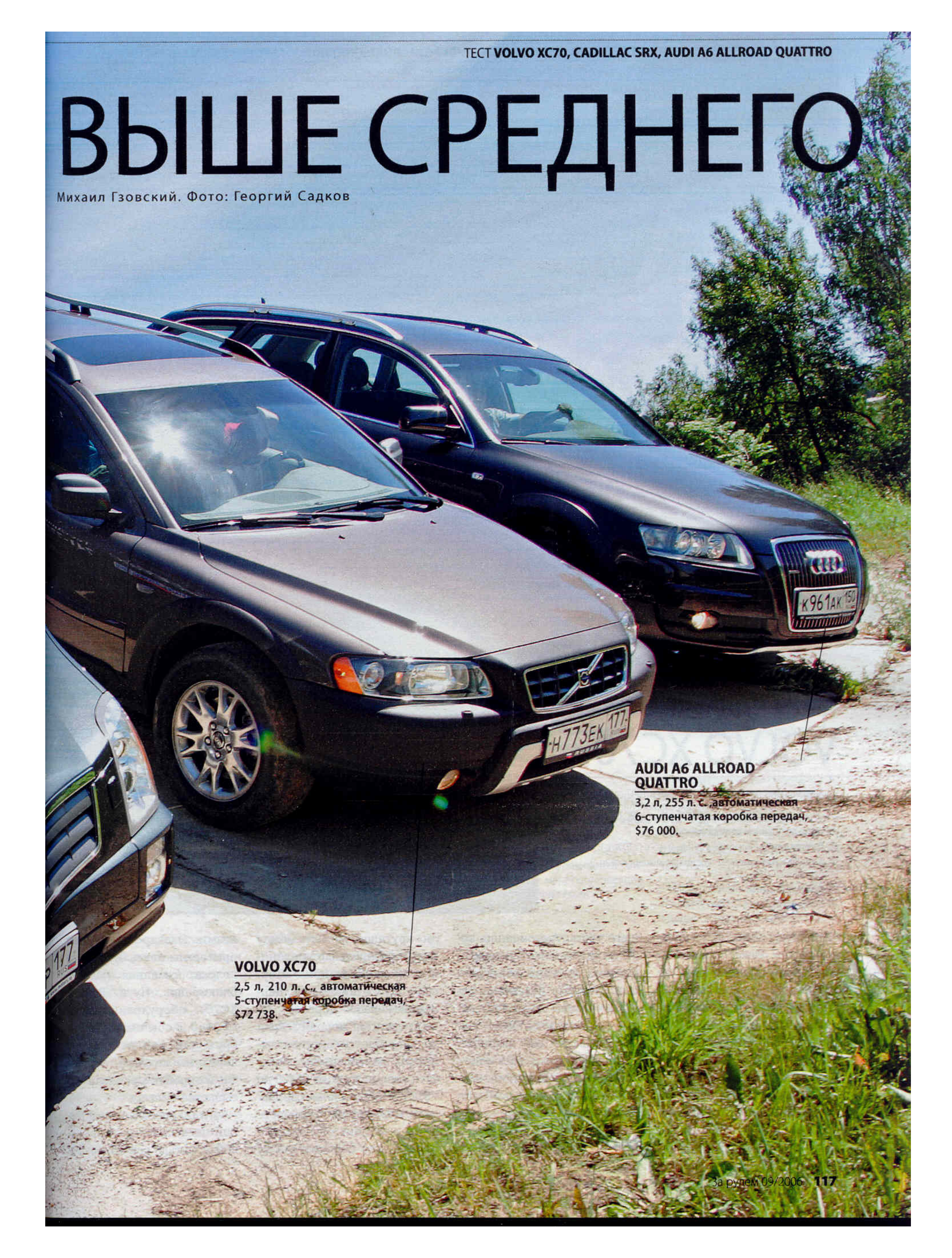


CADILLAC SRX

4,6 л, 325 л. с., автоматическая 5-ступенчатая коробка передач, $75 200.

ВЫШЕ СРЕДНЕГО

Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков



AUDI A6 ALLROAD QUATTRO

3,2 л, 255 л. с., автоматическая 6-ступенчатая коробка передач, $76 000.

VOLVO XC70

2,5 л, 210 л. с., автоматическая 5-ступенчатая коробка передач, $72 738.



VOLVO XC70

Первые машины представлены публике в 1997 году под именем V70 Cross Country. Нынешнее поколение вышло в свет в 2005-м, поменяв имя на индекс XC70. В 2005-м гамму моторов дополнил новый дизель.

- **Двигатель:** в России бензиновый 2,5 л (210 л. с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 5-ступенчатый «автомат».
- **Комплектации:** индивидуальные.
- **Цена в России:** $43 900–51 600.

Иногда их называют «кроссоверами». Реже – «немного джипами». Официальное же название – универсалы повышенной проходимости. Одним из родоначальников этого класса стал «Вольво-Кросс Кантри» образца 1997 года; начинание подхватил успешный «Ауди-Оллроуд». Появление на рынке «Ауди» нового поколения («А6 Оллроуд кватро») и стало поводом для нашего теста. Американцы тоже не удержались – плеснули бензина в огонь конкуренции. Поэтому в дуэль «шведа» и «немца» мы взяли третьего – «Кадиллак-SRX».

Несмотря на наличие полного привода (без таких «излишеств», как пониженный ряд) и одинаковый тип кузовов, все участники нашего забега отражают разную философию 4х4. В «Ауди» крутящий момент между осями распределяет механический дифференциал «Торсен». При одинаковом сцеплении колес с дорогой момент делится поровну. Если же начинается проскальзывание, соотношение меняется в диапазоне от 25:75 до 75:25. У «Кадиллака» свободный межосевой дифференциал, а момент обычно распределяется поровну между осями. Электроника может притормаживать буксующие колеса, создавая подобие блокировок. Ну а «Вольво-XC70» оборудован вискомуфтой. В обычных условиях крутящий момент уходит к передним колесам, а в случае их пробуксовки перебрасывается и назад.

«Ауди» щеголяет адаптивной пневматической подвеской с пятью регулировками

Салон «Вольво»: уютно, добротно… консервативно.

Приборы XC70 скучноваты, зато отлично читаются.

Украшают сиденья «Вольво» не только размашистые стежки, но и память на трех водителей.

Легким движением руки задний диван превращается… в детское сиденье и походный столик.

Для багажника удобной формы можно заказать приятные мелочи вроде собачьей клетки.

Общая оценка

8,1

VOLVO XC70 – САМЫЙ СПОСОБНЫЙ «ПРОХОДИМЕЦ» ИЗ ТРОИЦЫ, НО ЗА ЭТО КАЧЕСТВО ПРИХОДИТСЯ ПРОЩАТЬ ПОСРЕДСТВЕННУЮ УПРАВЛЯЕМОСТЬ НА АСФАЛЬТЕ.


Понятное и логичное управление всеми бортовыми системами; приемлемый уровень шума и неплохая плавность хода, богатые возможности трансформации заднего дивана, умеренный расход топлива.


Слегка старомодный интерьер, нечеткие реакции на больших скоростях.

по высоте и жесткости; клиренс «Кадиллака» неизменен благодаря системе поддержания дорожного просвета. В «Вольво» дорожным просветом «поиграть» не удастся, зато можно изменить жесткость подвески, выбрав «комфортный» или «спортивный» режим. Кто же лучше подходит для вылазок на природу и при этом хорош на трассе? Может быть…

«ВОЛЬВО»

Внешность шведской машины производит самое спокойное впечатление. Плавные формы с головой выдают возраст XC70 – шесть лет, несмотря на периодическую модернизацию, это нынче пороговое значение. Впрочем, для дачников важнее другое: весьма приличный дорожный просвет плюс черный неокрашенный пластик бамперов без декора, который поцарапать не так жалко.

Пожалуй, самая заметная деталь внутри – жирные стежки, которыми украшены коричневые кожаные кресла, мягкие и практически без боковой поддержки. Тем не менее удобно устраиваешься быстро и в процессе езды часами не поминаешь сиденья недобрым словом. Если вы поклонник ультрасовременных технологий – «Вольво» не для вас. Климатическая установка, бортовой компьютер, да и все второстепенные функции активируются кнопками. Но именно это… понравилось всем экспертам, поездившим на «Вольво». В конце концов самое главное, чтобы водитель мог быстро, на ощупь включить нужное устройство.

На подмосковном шоссе «швед» проявил себя как настоящий… «американец»! То ли мягкий диван убаюкал, то ли комфортная подвеска укачала, но ехать быстро совсем не хотелось.

Позже, на дорогах полигона, выяснилось: автомобиль, как бы это поделикатнее… весьма нестандартно реаги-



CADILLAC SRX

Представлен в 2002 году в задне- и полноприводном вариантах с 6- и 8-цилиндровыми моторами.

- **Двигатель:** в России бензиновый 4,6 л (325 л. с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая автоматическая.
- **Комплектации:** Lux, Top.
- **Цена в России:** $72 900–77 900.

рует на активное руление. Чем больших значений достигала скорость, тем строптивее и ненадежнее вел себя XC70. После имитации объезда препятствия «Вольво» долго не мог встать на заданную траекторию: машину продолжало мотать из стороны в сторону, словно маятник! Не помог и спортивный режим подвески. Лишь руль в поворотах стала сильнее сотрясать дрожь, да неровности отдавались на кузове более явственно.

А вот и съезд на наш контрольный отрезок – разбитую дорожку к берегу канала им. Москвы. Спрыгиваем с асфальта: вот тут раскрываются способности «Вольво»! Машина играючи переваливает с одной песчаной дюны на другую, смело ныряет в глубокие лужи и форсирует раскисшие колеи. Конечно же, мы не стали загонять автомобиль туда, куда рискнули бы сунуться на вседорожнике. Но вывезти семью на пикник «Вольво» вполне по плечу. Интересно, как справятся конкуренты? Особенно полный собственного величия...

«КАДИЛЛАК»

После «Вольво» он кажется огромным. Пообщаться поверх крыши, стоя по разные стороны машины, теперь не удается: «в холке» SRX на 160 мм выше. При этом дорожный просвет по сравнению с конкурентом чуть меньше. Поэтому и архитектура салона иная, и ощущения абсолютно другие. Ты не опускаешься на сиденье, а карабкаешься на него; не разглядываешь проплывающие мимо «джипы» снизу вверх, а смотришь на равных. Да и к тебе отношение меняется! Черный «кирпич» с россыпью красных и желтых светодиодов в задних

Красная зона тахометра неспроста начинается от 7000 об/мин – мотор любит высокие обороты, что неожиданно для такого объема.

По материалам отделки салона «Кадиллак» уступает европейским конкурентам, а практичностью – нисколько.

К эргономике тестового SRX всего одна претензия – руль не регулируется по вылету.

На заднем диване «американца» много места – и по ширине, и по высоте.

По заказу здесь могут разместить третий ряд сидений.

Общая оценка

8,3

CADILLAC SRX – КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ, КОТОРОМУ БОЛЬШЕ К ЛИЦУ НЕСПЕШНАЯ ПОСТУПЬ ПО АСФАЛЬТУ, ЧЕМ РАЗМЫТАЯ ГРУНТОВКА.

 Отменный тяговитый мотор, отличный «автомат», просторный салон, хорошая шумоизоляция, развитая климатическая установка.

 Невысокая геометрическая проходимость, специфическая управляемость, высокий расход топлива.

фонарях и фамильной геральдикой на решетке радиатора заставляет ряды расступаться. Вот она, воплощенная американская мечта!

SRX моментально реагирует на открытие дросселя. Кажется, он включил антигравитационное поле и потерял в весе половину! Разгон сопровождается ласкающим ухо аккомпанементом мотора, неожиданно раскручивающегося до 6500 об/мин. Единственное, что способно заставить вас убрать ногу с газа – высокий расход топлива: в режиме активной езды по городу он легко достигает 25 л/100 км... причем, в отличие от Америки, у нас «Кадиллак» предписано поить АИ-95.

Ощущение невесомости возникает не только из-за мощного мотора и по-американски легкого руля: внес свой вклад и «автомат». Пятиступенчатая коробка «Гидротроник» достойна всяческих похвал: передачи перебирает незаметно, без рывков и запаздываний, в ручном режиме удерживает выбранную передачу. На ровном ходу впечатляет звукоизоляция: при 100 км/ч в салоне можно медитировать.

Но стоит прибавить темп, свернуть на извилистую дорожку, как идиллическая картина дает трещину. «Кадиллак» оказывается не в своей тарелке. Характер вдруг становится не столь собранным, подвеска пропускает на кузов и мелочь, и апперкоты крупных неровностей. Рискну предположить, что в таком разноплановом поведении отчасти виновата система Magnetic Ride Control. Датчики в колесах фиксируют амплитуду колебаний, благодаря чему бортовой компьютер узнает о качестве дорожного полотна и отдает команду электромагнитам, меняющим вязкость жидкости в амортизаторах. Вероятно, исполнение этой великолепной идеи пока несовершенно...

Едва «Кадиллак» отошел от виражей и стрессовой скорости, как его ожидало еще более жесткое испытание – грун-



AUDI A6 ALLROAD QUATTRO

Первенец стартовал в 2000 году. Второе поколение машины на базе универсала «А6 Авант» дебютировало в Женеве весной 2006 года.

- **Двигатели:** бензиновые 3,2 и 4,2 л (255, 350 л. с.), дизельные 2,7; 3,0 (180, 233 л. с.).
- **Коробки передач:** 6-ступенчатая механическая, 6-ступенчатый «автомат».
- **Комплектации:** индивидуальные.
- **Цена в России:** от $76 000.

товкой. В какой-то момент показалось, что грозное выражение лица «Кэдди» вдруг сменилось жалобным: «Хочу назад, в Америку!». Нет, друг, придется потерпеть.

Переваливаясь с бока на бок и поскрипывая салонным пластиком, SRX полз по лужам, напоминая солидного банкира при галстуке, но с закатанными до колен брюками, которого по ошибке высадили посреди картофельного поля. Выдающийся (в прямом смысле слова) бампер, а также большая колесная база свели на нет преимущества приличного клиренса и полного привода. Заморосил дождь, и мы решили не испытывать судьбу. Тем более что нас нетерпеливо ждет третий участник теста…

«АУДИ»

Когда-то «Оллроуд» вслед за первым поколением ХС70 взорвал рынок кроссоверов. В тогдашнем модельном ряду фирм это были самые «вседорожные» машины, естественно, поклонников у них нашлось немало. Но сегодня ситуация изменилась – «Ауди» представила «паркетник» Q7. Соответственно, острой необходимости в том, чтобы «А6 Оллроуд кватро» перенял вседорожные качества предшественника, уже нет. Дорожная приставка к имени отражает перемены…

Косвенное подтверждение бросилось в глаза сразу. Наш экземпляр обут в шины 225/55R17 на красивых литых дисках. Эффектно? Безусловно, да. Эффективно? Вне асфальта – бесспорно, нет. И хотя в наследство от прежней машины «Оллроуду» достались защитные металлические накладки, длинные свесы и окрашенные бамперы настораживали.

Процесс посадки навеял ассоциации с машинами спортивного толка. Ты буквально падаешь через широкий порог



Салон «Оллроуда» щеголяет отменными пластиками и кожей. «Бардачок» открывается кнопкой – пижонство чистой воды.



Новый стиль «Ауди» в оформлении панели приборов не спутать ни с каким другим.

Кресла немецкой машины – безоговорочный эталон по всем статьям, кроме удобства посадки.





Задние места во всех автомобилях рассчитаны на двоих пассажиров.



В «Ауди» предусмотрены разнообразные способы уберечь поклажу от полетов по багажнику.

Общая оценка

8,6

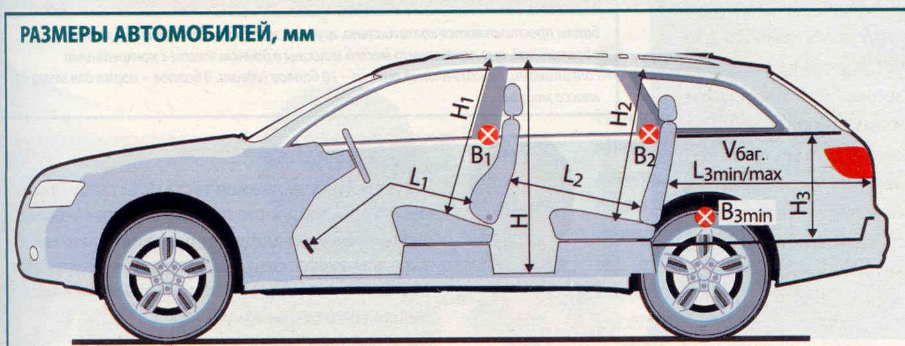
AUDI A6 ALLROAD QUATTRO – НОВЫЙ «ОЛЛРОУД» ДАЛ КРЕН В ЛЕГКОВУЮ СТОРОНУ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ МАШИНА ПО-ПРЕЖНЕМУ СПОСОБНА УЕХАТЬ ОТ АСФАЛЬТА ЗАМЕТНО ДАЛЬШЕ ТРАДИЦИОННЫХ УНИВЕРСАЛОВ.

 Великолепное водительское сиденье, высококачественные пластики и кожа, удобное управление разгоном и торможением, отточенная управляемость, хорошая плавность хода, умеренный расход топлива.

 Довольно высокий шум от шин и двигателя, не самая удобная процедура посадки-высадки, управление основными функциями автомобиля требует внимания.

и валик боковой поддержки в объятия отменных кресел, порадовавших регулировкой длины подушки. Освоиться за рулем удается быстро, благо диапазоны продольной регулировки сиденья и руля в двух плоскостях более чем достаточны. Фирменная система MMI, успешно конкурирующая с символом хай-тека – iDrive от БМВ, гораздо проще в обращении. Но все же не идет в сравнение с традиционными кнопками «Кадиллака» и уж тем паче «Вольво». Чтобы активировать ту или иную функцию, сначала нажимаешь клавишу на центральном тоннеле, затем переводишь взгляд на дисплей – убеждаешься, что попал по адресу, и только потом включаешь нужный режим. Вполне возможно, это дело привычки.

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



– поперечный размер

Модель	VOLVO XC70	CADILLAC SRX	AUDI A6 ALLROAD
L_1	925–1140	935–1125	930–1160
L_2	610–860	570–895	605-850
H	1140	1185	1175
H_1	995	1005	1025
H_2	953	940	970
B_1	1430	1490	1460
B_2	1425	1475	1420
$L_{3min/max}$	1075/1690	1095/1820	1150/1890
B_{3min}	1135	875	1043
H_3	385*	950	425*
$V_{6аг.}$, л	384	464	376

*Высота до полки.


В ходе выполнения 20-метровой «переставки» «Вольво» показал скорость 91,4 км/ч.


«Кадиллак» не смог приблизиться к оппонентам и успешно «переставился» лишь на 86,4 км/ч.


«Ауди» делом доказал лидерство по части управляемости, вписавшись в коридор на скорости 92,9 км/ч.

ТРОЕ НА «ПЕРЕСТАВКЕ»

Сергей Воскресенский, эксперт:

«На мой взгляд, поведение этой троицы при выполнении маневра «переставка» очень наглядно раскрывает идеологию, заложенную в автомобили и их системы активной безопасности. Так, «Вольво-XC70» при резком, почти аварийном маневре в первую очередь резко тормозит благодаря активации DSTC, а уже затем помогает выбираться из «острой» ситуации. «Ауди», наоборот, до последнего момента лишь немного корректирует характер управляемости автомобиля и постепенно, с ростом скорости, усиливает вмешательство системы. Ну а «Кадиллак» на этом фоне излишне самонадеян. Его система активной безопасности явно запаздывает и никак не может определиться, что же делать».

Впрочем, о придирках забываешь, стоит поставить рычаг коробки передач в положение «Драйв» и отпустить педаль тормоза. «Ауди» вызывает уважение и подкупает с первых же минут породистой управляемостью. «А6 Оллроуд» обладает самыми эффективными и в то же время самыми точными тормозами в нашей компании. С ростом скорости электроника сама опускает машину над дорогой до 140, а потом и до 125 мм, руль наливается приятной тяжестью. Плавность хода хороша независимо от качества покрытия. Чего не скажешь об акустическом со-



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	VOLVO XC70	CADILLAC SRX	AUDI A6 ALLROAD
Рабочее место водителя			
Сиденье	8	8	10
Органы управления	9	8	8
Обзор	8	8	8
Салон			
Передняя часть	8	9	8
Задняя часть	9	10	9
Багажник	9	8	9
Ходовые качества			
Скорость, динамика	8	9	9
Тормоза	8	9	10
Поведение на дороге	7	8	9
Комфорт			
Шум	8	9	8
Плавность хода	8	8	9
Климат	8	9	8
Приспособленность к России			
Геометрическая проходимость	8	7	8
Сервис	8	7	8
Эксплуатация	8	7	8
Общая оценка	**8,1**	**8,3**	**8,6**

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Михаил Гзовский:

«Каждый из участников теста берет чем-то своим. «Ауди» заработал лучшие оценки в ездовых дисциплинах, «Кадиллак» подкупил мощным зарядом энергетики и характерным имиджем, а «Вольво» – спокойной «скандинавской» надежностью на неважных дорогах».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	VOLVO XC70	CADILLAC SRX	AUDI A6 ALLROAD
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4733/1860/1562	4950/1844/1722	4934/1862/1519
база	2763	2955	2833
колея спереди/сзади	1611/1548	1570/1580	1596/1587
Объем багажника (VDA), л	485	н. д.	565
Радиус поворота, м	6,6	6,0	5,7
Масса снаряжен./полная, кг	1662/2200	2015/н. д.	1800/2430
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,5	7,4	7,7
Максим. скорость, км/ч	210	228	240
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/72	АИ-95/75	АИ-95/80
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешан.	15,6/8,5/11,1	10,9/14,0/11,8	8,2/15,8/11,0
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	P5/20	V8/24	V6/24
Рабочий объем, см^3	2521	4565	3123
Степень сжатия	9,0	10,5	12,5
Мощность, кВт/л. с.	154/210 при 5000 об/мин	239/325 при 6400 об/мин	188/255 при 6500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	320 при 4500 об/мин	427 при 4400 об/мин	330 при 3250 об/мин
Трансмиссия			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А5	А5	А6
Передаточные числа I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,66/3,03/1,98/1,34/1,02/–/5,11	3,42/2,21/1,60/1,0/0,76/–/3,02	4,17/2,34/1,52/1,14/0,86/0,69/3,40
Главная передача	2,65	4,17	3,62
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	независимая многорычажная	пневматическая на двойных поперечных рычагах
сзади	независимая многорычажная	многорычажная с функцией автоматического поддержания дорожного просвета	пневматическая многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	дисковые	дисковые
Размер шин	215/65R16	185/65R15	225/55R17

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	VOLVO XC70	CADILLAC SRX	AUDI A6 ALLROAD
Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1783	2109,5	1930,5
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	966 (54)/817 (46)	1097,5 (52)/1012 (48)	1052 (55)/878 (45)
Дорожный просвет, мм	195	190	125–193*
Динамические качества Разгон, максимальная скорость	20 – 1,0с; 40 – 2,3с; 60 – 4,0с; 80 – 6,3с; 100 – 9,3с; 120 – 12,8с; 140 – 17,3с; 160 – 23,7с; 180 – 32,5с; 200 – 47,0с; max 212,8 км/ч. Погрешность спидометра 3,3%	20 – 1,0с; 40 – 2,2с; 60 – 3,7с; 80 – 5,5с; 100 – 7,8с; 120 – 10,5с; 140 – 14,1с; 160 – 18,5с; 180 – 27,3с; 200 – 40,3с; 220 – 61,8с; max 227,8 км/ч. Погрешность спидометра 1,1%	20 – 1,1с; 40 – 2,5с; 60 – 4,2с; 80 – 6,3с; 100 – 8,9с; 120 – 12,2с; 140 – 15,9с; 160 – 21,0с; 180 – 27,9с; 200 – 37,9с; 220 – 58,6с; max 229,2 км/ч. Погрешность спидометра 1,7%
Эластичность			
Время разгона, с:			
60–100 км/ч (IV передача) / (авт)	9,21/5,3	6,54/4,5	–/4,86
80–120 км/ч (V передача) / (авт)	14,0/6,38	6,44/5,04	–/6,0
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1631,6	1294,4	1593,4
50–0 км/ч	697,2	605,8	577,4
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	43,3	42,4	39,2
замедление, м/с^2	8,9	9,1	9,8

**В зависимости от выбранного режима.*

провождении: неожиданно «Ауди» оказался самым громким как по части мотора, так и шин.

…Вот он, уже изученный вдоль и поперек съезд к реке. Самое время приподнять кузов в наиболее высокое положение – но тогда скорость не должна превышать 35 км/ч. За водными процедурами «Ауди» любопытно наблюдать со стороны: даже если почва уходит из-под одного колеса, «Оллроуд», не меняя положения кузова, спокойно едет вперед! Водитель даже не замечает этот подвиг. И все же «Ауди» уступает «Вольво». Возможности полного привода здесь выше, но подводит «геометрия»: больше свесы кузова и колесная база.

Выехав обратно на асфальт и поддав газу, чувствуешь – вот, вот она стихия «Оллроуда»! Пусть мокрая или заснеженная, но дорога. Здесь до конца ощущаешь великолепные возможности силового агрегата, четкую работу шестиступенчатой коробки передач и до сантиметра точную послушность рулю.

Спустя день, когда первые впечатления легли на бумагу, предназначения машин стали очевидны. «Вольво» хорош на проселке, но может доставить водителю хлопоты на трассе; «Кадиллак» великолепен на прямых проспектах и скорости 100 км/ч, но паникует при виде крутых виражей и грунтовки. «Ауди» чуть уступает «Вольво» вне асфальта, но недосягаем по надежности управления им на любой скорости. Несомненно главное: каждый из троицы обладает ярким характером и притягательностью, прочувствовав которую вы не променяете понравившуюся машину ни на какую другую. □

Автомобили на тест предоставлены: Volvo XC70 – представительство «ВОЛЬВО», Cadillac SRX – «ТРИНИТИ МОТОРС», Audi A6 Allroad Quattro – AUDI OF RUSSIA.





КРЕСТИ-КОЗЫРИ

Максим Сачков

«Шевроле-Лацетти», урожденная «Дэу», появилась на российском рынке недавно, но уже успела заработать неплохую репутацию. Относительно недорогая, вполне современная, комфортабельная, с достойными динамическими характеристиками и богатым набором дополнительного оборудования – весомые козыри в колоде автомобилей с крестом на радиаторной решетке. А главное – сегодняшние «Лацетти» собирают на калининградском «Автоторе», пополняя список «российских иномарок».

ПАРТИЯ ДЛЯ НАЧИНАЮЩИХ

«Лацетти» для российского рынка примеряет три кузова и столько же моторов. Самый доступный – пятидверный хэтчбек с двигателем 1,4 л. В бюджетной комплектации «Стар» (Star, иногда встречается и буквенное обозначение SE) он стоит 13 390 долларов. Впрочем, набор оборудования не бедный – водительское сиденье и рулевая колонка регулируются по высоте, баранку помогает крутить усилитель, машину запирает центральный замок с дистанционным управлением, на передних дверях электрические стеклоподъемники. Водителя и пассажиров будет развлекать CD-магнитола с четырьмя колонками, а защищать от неприятностей призваны ABS, фронтальные подушки безопасности, ремни с преднатяжителями, иммобилайзер. Как опцию предлагают кондиционер ($800). Добавьте тысячу, и под капотом появится бензиновый агрегат объемом 1,6 л.

ЦЕНЫ «ШЕВРОЛЕ-ЛАЦЕТТИ» (в долл.США)

	Хэтчбек	Седан	Универсал
1,4 л	от 13 390	от 13 790	–
1,6 л	от 15 190	от 15 590	от 15 390
1,6 л «автомат»	от 17 070	от 17 590	–
1,8 л	от 18 540	от 19 090	от 19 330
1,8 л «автомат»	от 19 940	от 20 490	–

Седан дороже хэтчбека на 400 долларов, минимальная комплектация называется «Плюс» (Plus или также SE). По наполнению она почти не отличается от версии «Стар» у пятидверного кузова, разве что дополнительно предлагают зеркала с электроприводом и обогревом. А в следующей комплектации «Стар» у седана добавляется штатный кондиционер.

По оснащению уровней «Плюс» и «Стар» универсал как две капли воды похож на седан. Двигатель выбирать не придется – только 1,6-литровый. Закономерно, что этот семейный вариант дороже более чем на 1,5 тыс. долларов. Кстати, независимо от типа кузова, мотора и дополнительного оборудования, к цене могут добавить 280 долларов за цвет «металлик».





ВТОРОЙ КРУГ

Для состоятельных и требовательных покупателей – следующая комплектация «Элит» (Elite или SX). Она дороже версии «Стар» на 450 – 600 долларов в зависимости от типа кузова. Рулевая колонка регулируется не только по наклону, но и в продольном направлении; на водительском сиденье появился поясничный подпор. Звук CD-магнитолы идет из 6 динамиков, а управлять ей можно кнопками на баранке. Все четыре стеклоподъемника электрические. Богаче обставлен салон – центральная консоль и ручки с «металлическим» отливом, руль и рычаг коробки передач обтянуты кожей. Вместо заглушек в бампере – противотуманные фары. Хэтчбеки в версии «Элит» предлагают как с моторами 1,4, так и 1,6 л, остальные – только с 1,6-литровыми агрегатами. Начиная с этой комплектации, можно заказать «Лацетти» с автоматической коробкой. Но только хэтчбек и седан с моторами 1,6 л – универсалы с «автоматами» у нас не продаются.

Покупатель хэтчбека или универсала в исполнении «Элит», добавив еще 700 долларов, получит климат-контроль и пару боковых подушек безопасности. Так же можно поступить и при заказе се-



Вполне современный интерьер скорее в европейском, нежели в корейском стиле. Все строго и функционально, но глазу зацепиться не за что – интересным дизайном салон похвастать не может.

У седана оригинальная панель приборов? По сути, она отличается от той, что стоит на хэтчбеке и универсале, только накладкой.



Задние сиденья готовы принять трех пассажиров. Для каждого – трехточечный ремень и подголовник. В дорогих версиях предлагают центральный подлокотник с подстаканниками.





Щиток следует общему невыразительному стилю. Немного оживляют картину серебристые ободки приборов.



В комплектациях с четырьмя стеклоподъемниками заложена так называемая автоматическая функция. Достаточно единожды коснуться кнопки, чтобы стекло полностью опустилось.



В дорогих комплектациях на руле появляется джойстик, который управляет магнитолой.

дана – только почему-то для «Лацетти» с таким кузовом это будет уже другая комплектация – «Премиум» (Premium или также SX).

Вершиной комфорта стал «Платинум» (Platinum или CDX), где удобными и полезными вещами обставлен не только водитель, но и пассажиры. Например, на переднем правом сиденье появился поясничный подпор, а на втором ряду – подлокотник с подстаканниками. Обладателю такой «Лацетти» не надо постоянно менять диски в магнитоле – к его услугам штатно установленный CD-чейнджер. Не забыта и безопасность: компанию ABS составит противобуксовочная система, к подушкам добавятся активные подголов-



ники, гидроусилитель руля, изменяющий усилие с ростом скорости, дворники с датчиком дождя. В этой комплектации можно выбирать между 1,6- и 1,8-литровыми моторами (последний на 1100 долларов дороже). Кроме того, к любому из них предлагают либо механическую коробку, либо «автомат».

Кстати, самая дорогая модификация «Лацетти» – седан с двигателем 1,8 л и «автоматом» в комплектации «Платинум» – стоит 20 490 долларов. Почувствуйте разницу между минимумом и максимумом.

ОТКРЫВАЕМ КАРТЫ

Хотя троица носит одинаковые имена и слывет единым семейством, внешность у них разная. Отличия не только в корме – у хэтчбека иное «выражение лица», не-



У хэтчбека самый скромный по объему багажник. Зато спинка сиденья, как и в других кузовах, складывается в пропорции 40:60.



Багажник седана вместительный и довольно удобный по форме. Полезный объем скрадывают массивные петли.



жели у двух других «лацетти». А если заглянуть в салон, то выделяется седан – оформлением приборной панели (точнее, ее верхней части) и обшивкой дверей.

Внешне «крестоносцы» не кажутся тесными. Оказавшись внутри, не разочаровываешься. Сиденья, возможно, не идеальные по форме, серьезных претензий не вызывают, да и диапазоны регулировок приемлемы даже для крупных людей. Правда, баранка немного великовата – иногда ловишь себя на мысли, что управляешь автобусом... Обзорность с водительского сиденья была бы хорошей, если бы не массивные передние стойки, которым к тому же «помогают» угловатые крепления зеркал.

Задние дверные проемы приятно удивят при посадке; на втором ряду вдвоем вольготно, впрочем, и третий их



Не удивляйтесь: «Нубира» – тот же «Лацетти», только в Европе.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	CHEVROLET LACETTI		
	1,4 хэтчбек	1,6 седан	1,8 универсал
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4295	4515	4580
ширина	1725	1725	1725
высота	1445	1445	1445
база	2600		
колея спереди/ сзади	1480/1480		
Радиус поворота, м	5,2		
Снаряженная масса, кг	1170–1220	1190–240	1280–1405
Полная масса , кг	1645	1675	1795
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,6	11,5	10,4
Макс. скорость, км/ч	175	175	194
Топливо	АИ-91-95		
запас топлива, л	60		
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	5,9	6,2	6,2
городской цикл	9,3	11,3	9,8
смешанный цикл	7,1	8,1	7,5
Кузов			
Количество дверей/мест	5/5	4/5	5/5
Объем багажника (VDA), л	275/ 1045	405/ 1225	400/ 1410
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Рабочий объем, см³	1399	1598	1799
Степень сжатия	9,5	9,5	9,7
Мощность, кВт/ л. с.	69,5/95	80/109	90/122
при об/мин	6300	5800	5800
Крутящий момент, Н·м	131	150	165
при об/мин	4400	4000	4000
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M5	A4	M5
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	типа «Мак-Ферсон»		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Размер шин	195/55R15		

С «ЛАЦЕТТИ» ПО ЖИЗНИ

Заводская гарантия – 2 года без ограничения пробега. У некоторых дилеров расценки на «Лацетти» с разными моторами отличаются, другие усредняют стоимость обслуживания. ТО-1 (15 тыс. км) с расходными материалами в столице обойдется в среднем 4300 рублей; ТО-2 (30 тыс. км) – 6400, ТО-3 (45 тыс. км) – 7800, ТО-4 (60 тыс. км) – 10 800.

не сильно стеснит – места в ногах достаточно, да и над головой остается воздух. При необходимости на «Лацетти» можно отправляться впятером и в дальние поездки, причем даже на хэтчбеке, самом скромном по габаритам.

ВАШ ХОД

Если вы покупаете «Лацетти» для себя любимого, а пассажиров и тяжелую поклажу возите редко, да и ездите по большей части в городе, то можете довольствоваться 95-сильным двигателем объемом 1,4 л. Любите семейные путешествия? Часто загружаете машину под завязку? Тогда понадобится более мощный двигатель, например, 1,6-литровый. Конечно, запас карман не тянет, можно замахнуться и на мотор 1,8 л/122 л. с. Но не исключено, что карман прохудится: ведь разница в ценах между «Лацетти» с моторами 1,4 и 1,8 л около 30%.

Тем же принципом разумной достаточности лучше руководствоваться и при выборе «Лацетти» с «автоматом». Не нужен дополнительный запас мощности – берите машину с 1,6-литровым мотором. По динамическим характеристикам она напоминает «механику» 1,4 л. Желаете более резвую и тяговитую 1,8-литровую версию – копите еще три тысячи долларов.

По настройкам подвески и рулевого управления «Лацетти» больше подходит на роль комфортного семейного автомобиля, нежели, как сейчас говорят, драйверского аппарата. Энергоемкая подвеска неплохо сглаживает превратности наших дорог, что особенно ценишь в дальних поездках. Правда, расплачиваться за столь мягкий характер приходится замедленными реакциями и ощутимыми кренами в поворотах. А вот съезжать с асфальта стоит очень осторожно – дорожный просвет всего 130 мм, причем не под стальным бронелистом, а под пластиковым брызговиком, прикрывающим моторный отсек от грязи и воды (подробнее ЗР, 2005, № 6, 12).

Подытожим: «Лацетти» – современный, просторный автомобиль с солидной внешностью и неплохими характеристиками за относительно небольшие деньги. А еще напомню, что автомобили с «крестами» собирают в России, и, значит, числа на ценниках, возможно, перепишут. Надо полагать, в пользу покупателя. ◻

СРЕДНИЕ ПО МОСКВЕ ЦЕНЫ НА ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ

Детали	Стоимость*, руб.
Стекло ветровое	9500
Фара	5700/5400
Крыло переднее	3900/4100
Капот	9500/10 800
Бампер передний в сборе	10 000/10 900
Фильтр топливный/масляный/ воздушный	380/160/390
Ремень ГРМ	2200
Тормозные колодки передние (комплект)	2000

**Для хэтчбека/для седана и универсала.*

СТОИМОСТЬ РАБОТ В МОСКВЕ БЕЗ РАСХОДНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Работа	Стоимость*, руб.
Замена масла и фильтра	650/950
Замена сцепления	4000/4300
Замена передних тормозных колодок	1000
Диагностика двигателя	650
Сход-развал	2100
Замена передней амортизаторной стойки	1300
Замена ветрового стекла	1150
Замена фары с последующей регулировкой	450

**С защитой двигателя/без защиты двигателя.*



САЛАГА

Андрей Кочетов. Фото: Георгий Садков

Настоящий моряк, будь то опытный матрос или седой капитан, знает себе цену и никогда не даст повода сомневаться в своих исключительных способностях, а недостатки маскирует под издержки профессии.

GREAT WALL SAILOR

- Пикап производят в КНР с конца 2003 года, на российском рынке предлагают с весны 2006-го.
- **Двигатель:** бензиновый 2,2 л (105 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектации:** «люкс», «суперлюкс».
- **Цена:** $16 100–17 350.
- **Тестовый автомобиль:** комплектация «люкс», $16 300.

«Сейлору» (моряк – англ.) в этом смысле еще только предстоит совершенствоваться. Налицо некоторое смешение стилей и эпох. Передок выглядит вполне прилично – обтекаемые крылья, вполне современная, хоть и недорогая оптика, округлый бампер в цвет кузова… но проемы дверей с прямыми углами и плоская крыша возвращают в прошлое. Тогда как кормовая часть опять-таки решена в современном стиле. Сразу отмечу как достоинство небольшую погрузочную высоту платформы.

Ширине кабины, размеру передних дверей, удобству входа и выхода могут даже позавидовать некоторые одноклассники. Увы, других поводов для зависти нет… Разница между европейским и китайским манекеном, вокруг которого строится рабочее место водителя, особенно заметна в форме сиденья. Подушка коротковата (грех очень многих азиатских машин), спинка в средней части излишне вогнута. Высокий, отодвинутый вперед, с огромными ходами рычаг коробки передач заставляет кланяться, включая третью или пятую. Да еще левая нога не находит опоры… В общем, через час-полтора поездки хочется выйти в широкую дверь и за руль уже не садиться.

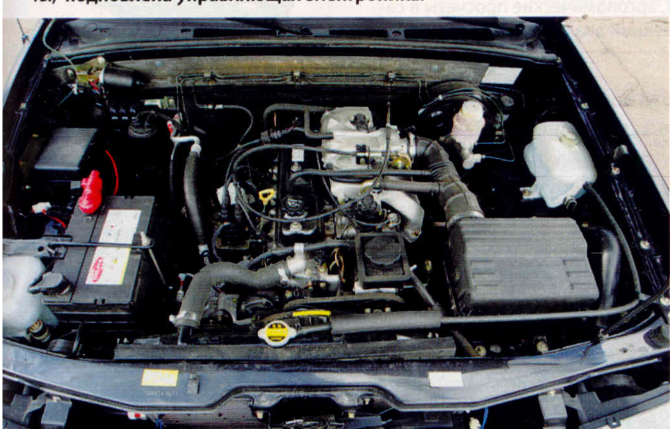
А куда? Забираться назад и ехать там чертовски неудобно: узкая, открывающаяся едва ли на 45° дверь позволяет с трудом протиснуться на подушку, буквально лежащую на полу, так что приличное расстояние до переднего сиденья становится бесполезным.

С технической точки зрения «Сейлор» – шаг вдогонку мировым лидерам. Неплохое шасси очень напоминает по конструкции японский пикап «Исудзу-TF» начала 90-х. Здесь оно дополнено реечным рулевым механизмом,



Ходы подвески, довольно комфортной для грузовика, невелики: диагональное вывешивание – вполне реальная опасность на бездорожье.

Под капотом – модернизированный средневальный мотор «Тойота» рабочим объемом 2,2 л. Изменены только впускной и выпускной тракты, подновлена управляющая электроника.





На асфальте «Сейлор» свой. Громоздкий пикап неожиданно прилично держит дорогу и предсказуем при маневрировании в разумном диапазоне скоростей.

электрическим управлением раздаточной коробкой и подключением передних колес. Удачно подобраны передаточные числа коробки, что позволяет, несмотря на маломощный, с узким рабочим диапазоном мотор, чувствовать себя уверенно и в городе, и на загородной трассе. На шоссе приятно удивили (по сравнению с одноклассниками) плавность хода и цепкость даже незагруженного автомобиля. А вот с тормозами не очень – педаль не информативная, да и тормозной путь на очень среднем уровне.

Неплохое поведение на асфальте оборачивается по-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
GREAT WALL SAILOR

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	5135
ширина	1690
высота	1705
база	3025
колея спереди/сзади	1430/1420
Дорожный просвет, мм	205
Снаряженная масса, кг	1510
Полная масса, кг	2335
Максимальная скорость, км/ч	150
Топливо	АИ-92
запас топлива, л	64
Расход топлива, л/100 км:	
смешанный цикл	10,5

Двигатель: бензиновый, Р4, 2,2 л, 77 кВт/105 л.с. при 4600 об/мин, 190 Н·м при 3200 об/мин

Трансмиссия: полноприводная, М5, с пониженным рядом и жестко подключаемым передним мостом

Ходовая часть: подвеска спереди – независимая торсионная, сзади – зависимая рессорная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины 215/75R15



Салон – образчик стиля 10–15-летней выдержки. Зато все относительно просто, надежно, а кому-то просто приятно будет вспомнить молодость.



Ручка управления режимами трансмиссии спрятана под рулевым колесом слева.



Сзади относительно просторно для дабл-кэба, но подушка очень короткая и установлена низко.

средственными внедорожными качествами. Виной тому относительно короткоходная, жесткая подвеска и малый дорожный просвет в базе. Тем не менее полный привод и пониженный ряд позволяют проехать там, где современные «паркетники» спасовали бы.

После трех дней общения сложилось впечатление, что «Сейлор» еще не моряк, а пока салажонок. Хорошая по конструкции ходовая часть нуждается в грамотных настройках. Основные претензии здесь даже не к поведению на дороге или к ограниченным внедорожным возможностям – увы,


Небольшой дорожный просвет перечеркивает серьезные внедорожные амбиции.

GREAT WALL SAILOR – ПОЛНОПРИВОДНЫЙ ПИКАП С ЛЕГКОВЫМИ ПОВАДКАМИ ДЛЯ НЕПРОДОЛЖИТЕЛЬНЫХ ЗАГОРОДНЫХ ПОЕЗДОК; ПОДХОДИТ ДЛЯ БЫТОВЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК.

\+ Приличные ходовые качества на шоссе, возможность выезда на плохие дороги, относительно просторный салон, небольшая погрузочная высота.

– Неважные тормоза, малый дорожный просвет, эргономические просчеты в салоне, древний дизайн интерьера.

современные вседорожники все больше настраиваются на паркетную езду, – а к тормозам, отсутствию (надеюсь, пока) ABS и… к радиусу поворота. Не так уж велик «Сейлор», чтобы не развернуться на двенадцатиметровом пятачке в один прием.

Так и подмывает посоветовать быстро прогрессирующим китайским автопроизводителям: копировать надо тщательнее, а уж если пытаться делать что-то свое, то внимательнее рассматривать грабли, на которые уже наступили другие… □

Автомобиль предоставлен компанией «ИРИТО».

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



TIANMA FENGLING, В РОССИИ EKVIDO.
$17 150–17 700

Внешне похож на «Сейлор», в его основе все тот же «Исудзу-TF». Бензиновый мотор «Мицубиси» помощнее (92 кВт/125 л.с.), геометрическая проходимость получше, дорожный просвет побольше. Также предлагается с лицензионным дизелем «Исудзу» (69 кВт/ 94 л.с.).
(ЗР, 2006, № 2, 8)



TYANYE ADMIRAL
$16 500

Вариация на тему «Тойота-Хайлюкс» 80-х продается у нас с 2004 года. «Адмирал» неплох на шоссе и хорош на бездорожье. Кабина откровенно тесна для крупных людей. Мотор – бензиновый, лицензионный «Тойота» (76 кВт/103 л.с.).
(ЗР, 2006, № 1, 2, 6)

ФАЛЬСТАРТ

Анатолий Фомин

FORD FOCUS

- Изготовитель: **«ФОРД МОТОР КОМПАНИ» Россия, Всеволожск**
- Год выпуска: **2006**
- В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: **с июня 2006**
- Пробег на момент отчета: **4300 км**
- Предыдущие публикации в журнале: **2006, № 6**

Отгремели фанфары, и 100-тысячный российский «Фокус» отправился в Москву. С учетом майских праздников долгожданная встреча отложилась на целый месяц.

Наконец-то! Остается лишь забрать наш дизельный «Фокус» со стоянки дилера «Рольф-Химки». Дополнительное оборудование: передние брызговики, металлическая защита моторного отсека, сигнализация и антиабразивная пленка на передний край капота. Первое (вернее, все-таки, второе) знакомство с машиной выявило приятный сюрприз – бортовой компьютер. Тот, которого в комплектации Comfort быть вроде как не может. На радостях я даже забыл про коврики – хватился, лишь пригнав машину в редакцию. Ничего, на улице чисто, а в следующую субботу заеду! Как в воду глядел…



Путешествие на эвакуаторе из редакционного двора – на одометре всего 123 км.

На одометре «Форда» было 34 км, когда автомобиль с транзитными номерами покинул дилера с лучшими напутствиями, подарочным брелоком и бутылкой вина в багажнике – «на обмыв». Прислушиваюсь к новенькой машине. Удивила необычно «мягкая» педаль сцепления. Все-таки под капотом дизель с нешуточным крутящим моментом 280 Н·м, и диафрагменная пружина должна быть «серьезной», а тут – словно под капотом моторчик 1,2 л в 60 сил. Неужели научились делать такие классные сцепления? А ядовитый запашок во время стояния в пробке меня не насторожил – наверное, что-нибудь на выпускной трубе обгорает…

Увы, при пробеге 86 км коллега, взявший на себя хлопоты по регистрации, до места не доехал. Сначала перестали включаться передачи, потом – включилась даже первая, но автомобиль… не трогался. В редакцию «Форд» вернулся на буксире.

Пришлось записаться на ремонт и вызвать эвакуатор, благо в гарантийном случае (а мы в нем не сомневались) расходы по транспортировке дилер обещал компенсировать. И вот уже грузим «страдальца» на платформу. Всего через полтора часа мы в «Рольфе» – неплохой результат для вечерних пробок!

Диск сцепления попросту развалился на части. Демпфер отделился от ведомого диска, в результате последний получил излишнюю свободу, из-за которой сорвало фрикционную накладку со стороны корзины. К счастью, сторона, обращенная к маховику, не пострадала. По гарантии поменяли только сцепление в сборе. На это ушло три дня – на складе сцепления к дизельной машине не оказалось. Интересно, сколько ждали бы маховик? Они-то уж точно на складе не валяются…

И вот «Форд» снова в строю. Правда, квитанцию на эвакуатор у нас не приняли. Нет кассового чека, а приходный ордер с печатью вроде и не документ. Хорошо, про коврики не забыли: в багажнике запечатанная коробка. Распаковав, столкнулся с любопытным феноменом – оба задних оказались «на левую ногу». Впрочем, пару нашли у дилера в считанные минуты.

А вот что аудиосистема не работает, обнаружил уже по дороге. Понятно: когда меняли сцепление, снимали клемму аккумулятора. Ну да ничего – приеду, найду наклейку с кодом и… После третьей неудачной попытки до меня дошло, что с кодом что-то не так. Поскольку число попыток ввода ограничено, эксперименты прекратил. На сервис удалось записаться на раннее утро субботы. Там довольно долго вынимали магнитолу, чтобы констатировать – ее серийный номер не совпадает с указанным в наклейке. Новый можно узнать в компьютерном центре «Форда», но он не работает по выходным. Наконец, в понедельник мне сообщили новый код – с ним магнитола, наконец-то, заработала как часы. Кстати, без нее часы на дисплее установить и впрямь невозможно. На этом неприятности вроде бы закончились – началась нормальная жизнь.

Первые сотни километров убедили: дизельное топливо отнюдь не дешево, если заправляться только на фирменных АЗС. Выбранный в качестве основного поставщика «Лукойл» удивил разбросом цен от 16,9 до 17,8 рубля за литр топлива Евро IV. Бак обходится примерно в 850 рублей.

Аппетит дизельного «Форда» очень зависит от манеры вождения – гораздо заметнее, чем у бензиновых машин сходной мощности. Динамичная езда на повышенных оборотах в сочетании с включенным кондиционером поднимают расход до 9,1 л/100 км. Плавное и аккуратное «педалирование» позволяет уложиться в 6,6 л/100 км, невзирая на московские пробки. На трассе, если катиться со скоростью 70–80 км/ч на пятой передаче, можно на одном баке съездить в Питер… и обратно! В нормальном скоростном режиме полного бака хватит примерно на 900 км. Если ехать наравне с лидерами, больше чем на 700 км на одной заправке рассчитывать не стоит. А это уже вполне «бензиновые» цифры – правда, пока лишь прикидочные. Точные показатели получим, когда автомобиль окончательно обкатается, набрав положенные 5000 км. Пока же средний расход топлива 6,8 л/100 км, включая замеры динамики на полигоне.

Кстати, дизельный «Фокус» показал неплохую резвость, разогнавшись до 100 км/ч за 12 с и достигнув «максималки» 183,6 км/ч. Спидометр порадовал небольшой погрешностью – 4,1%. На скоростях, близких к максимальной, он завышает всего на 7–8 км/ч, в «дорожном» диапазоне – на 2–4 км/ч. Однако самое ценное качество дизеля – разгон на средних оборотах. Эластичность 115-сильного мотора в автомобиле массой более 1,5 тонны (с водителем) впечатляет: 8,1 секунды с 60 до 100 км/ч на четвертой передаче, 12 секунд с 80 до 120 км/ч на пятой.

Городская езда требует привыкания. Турбодизель уверенно тянет только с 1500 об/мин, ниже он реагирует на педаль крайне вяло и с большим запаздыванием. Так что, катясь в пробке на второй передаче со скоростью 15 км/ч, на освободившееся место в соседнем ряду спешить не стоит – соседи окажутся там гораздо быстрее. А вот занять быстрый ряд на шоссе – легко. Даже на пятой передаче сумеете перестроиться, не заставляя никого тормозить. В общем, городскую толчею дизель не любит, просит длинных маршрутов. Они у него впереди… □

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ FORD FOCUS 1,8 DCDI 0–4300 км

Статья расхода	Сумма, руб.
Расходы на покупку	487 087
Расходы на содержание	
Эвакуатор	1800
Топливо дизельное (средний расход 6,8 л/100 км)	5041
ИТОГО (0–4300 км)	**6841**

НЕИСПРАВНОСТИ



Картер сцепления обильно замусорен продуктами преждевременного износа диска.

Чего не хватает на этом диске? Правильно – накладки.

СТРАСТИ ПО РЕМОНТУ

Максим Сачков,
Антон Чуйкин





«ЛАДА-КАЛИНА»
- Изготовитель: ОАО «АВТОВАЗ»
- Год выпуска: 2005
- В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: с июня 2005
- Пробег на момент отчета: 35 тыс. км
- Предыдущие публикации в журнале: 2005, № 7, 10; 2006, № 1, 4

«РЕНО-ЛОГАН»
- Изготовитель: ОАО «Автофрамос»
- Год выпуска: 2005
- В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: с августа 2005
- Пробег на момент отчета: 40 тыс. км
- Предыдущие публикации в журнале: 2005, № 10-12; 2006, № 1, 4

Составившие крепкую пару «Калина» и «Логан» заметную часть четырех отчетных месяцев провели по-разному. Первый – в частых хлопотах и разъездах, второй – в затянувшемся ожидании. Пробег тольяттинской машины почти удвоился, у москвича вырос на треть… А где же общее? Оба автомобиля сполна хлебнули проблем с ремонтом, пусть и по совершенно разным причинам.

ЛОПНУВШЕЕ ДОВЕРИЕ

После очередной кочки слева что-то хрустнуло и «Калину» резко потащило на встречную полосу. Колесо! Удалось удержать машину на своей полосе и, потихоньку притормаживая, пристать к обочине. Странно, покрышка цела, «чашку» из кузова не вырвало. Ставлю домкрат под порог… Вот это да! Нижний виток пружины обломан, она проскочила через опору на амортизаторной стойке, легла на поворотный кулак.

Что делать? Мастерские в Иваново предпраздничным вечером уже не работают, а до Москвы больше 250 км. Повезло: в результате долгих телефонных переговоров нашелся-таки эвакуатор, который за 8000 рублей согласился довезти до столицы. Естественно, расходы на этом не закончились – гарантийный срок только-только вышел, поэтому за новую пружину, работу и «сход-развал» пришлось заплатить 2500 рублей. Прошедшая всего 2 тыс. км шина «Мишлен» изрядно потерлась о пружину и теперь годится только для запаски – впрочем, отнесем это к моральным потерям. Хорошо еще запчасти нашлись на центральном складе, иначе бы «Калина» выбыла из строя на пару недель.

Лопнувшая передняя пружина – нонсенс. Ни я, ни мои коллеги не смогли припомнить ничего подобного. Хочется верить, что эта трагическая случайность не коснется остальных владельцев новых «лад» – кстати, их уже более 50 тысяч. Можно ли ездить на «Калине», не опасаясь за свою жизнь? С нетерпением ждем отклика завода; поломанную пружину храним и готовы предоставить для исследования.

Впрочем, это не единственная неисправность, настигшая нашу «ягодку». Правда, остальные неполадки не столь значительные, да еще и выпали на гарантийный период, а потому потрепать бюджет редакции не смогли и в таблицу расходов не попали. Зато отняли немало времени, которое можно было потратить с большей пользой. Итак, за 15 тыс. км, которые накатала «Калина» после очередного отчета, отказали стеклоподъемники в передних дверях – виноваты моторедукторы. Безбожно врал датчик температуры забортного воздуха – маршрутный компьютер показывал несовместимые с жизнью температуры. Люфт рычага коробки был изначально, но к 24-й тысяче стал быстро увеличиваться. На площадке перед сервисным центром я уже не смог включить заднюю передачу – шарнир, соединяющий кулису и механизм выбора передач, разболтался окончательно.

Несколько раз пришлось подтягивать рулевой механизм – об этом напоминали неприятные стуки на неровностях. Не прослужив и тридцати тысяч, приказала долго жить наружная ручка водительской двери – чрезмерный люфт. Не обошлось и без перегоревших лампочек – погасли габаритные огни в фаре и фонаре (включены в стоимость ТО-3). Кстати, с задней светотехникой случился еще один казус – отражатель фонаря отошел от корпуса, его приклеили по гарантии.

Даже с учетом гарантийного обслуживания за отчетный период «Калина» вытащила из редакционного бюджета больше 50 тыс. рублей! Исключая бензин и ТО, только однажды мы потратились по своей воле, установив фаркоп, остальные траты были неожиданными и неприятными. Согласитесь: за столь непродолжительный период отказов набралось многовато для современного автомобиля, призванного конкури-

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ «ЛАДЫ-КАЛИНЫ» (0–35 тыс. км)

Статья расходов	Сумма, руб.
Расходы на эксплуатацию (0–20 000 км)	**73 421**
Из них бензин	35 195
Расходы на содержание (20–35 000 км):	
ТО-3 вместе с запчастями и расходными материалами (30 тыс. км)	7070
Летние шины «Мишлен-Энерджи» 175/70R13 (5 шт.), включая монтаж	8200
Крышка маслозаливной горловины двигателя	80
Фаркоп (ООО «Трейлер»)	1360
Замена пружины передней подвески, регулировка установки колес	2500
Услуги эвакуатора	8000
Бензин (1335 л, средний расход 8,9 л/100 км)	23 360
Итого (20–35 000 км)	**50 570**
Общие расходы (0–35 000 км)	**123 991**

«ЛАДА-КАЛИНА»: ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ

Глядя на обломанный виток, можно предположить, что пружина лопнула из-за раковины в прутке.





Шарнир коробки передач дожил только до 25-й тысячи. По заявлению дилеров, это массовый дефект. При незначительном люфте его штифты удается зафиксировать, продлив узлу жизнь. Нам не помогло – потребовался новый шарнир.

Штатные покрышки «Бел-100» с самого начала огорчали неважными сцепными свойствами. Вдобавок меньше чем за 10 тыс. км «пошли винтом». Их пришлось заменить на отечественный «Мишлен-Энерджи».



ВАЗ заявил, что модернизированные электростеклоподъемники надежнее предшественников. Наша «Калина» уже успела сменить оба моторедуктора. Надеюсь, больше по этой причине обращаться на станцию не придется.

ровать с недорогими иномарками.

УДАР ПО ИДЕАЛАМ

Погожее утро обещало чудный выходной. «Логан», который последняя зимняя метель укрыла толстым снеговым одеялом, охотно завелся и взмахнул дворниками, отгрузив небольшой сугроб в салон через открытую дверь. Беру щетку и отправляюсь обметать машину: крышу спереди, стекло, капот, правый борт… О господи! Постарайтесь представить себе мои ощущения, глядя на фото. Ничего себе – чудный выходной… Хорошо хоть машина застрахована «по полной».

Потом было ожидание ГАИ (всего-то полчаса), составление одних бумаг и приглашение прийти за другими, всплыл и пропал грузовик из соседнего магазина, который то ли видели, то ли нет… Долго ли, коротко настал день, когда мы получили «добро» на ремонт от страховой компании РЕСО и въехали на территорию СТО на Ярославском шоссе, 7. Там мы покупали машину, там ее обслуживали и надеялись теперь оперативно отремонтировать.

Передо мной документ: дата заезда 23.03.06; дата приемки/сдачи работ 13.05.06. Семь недель! Это не просто много, это недопустимо много. А ведь темп выпуска «логанов» нарастает, их берут охотно – и правильно, автомобиль-то весьма удачный. В это веришь, пока не придет время «задать ему ремонту»! Вы сдаете машину и начинаете общаться с сервисной станцией по телефону: «Ждите, еще ждите, уже скоро…» Ну скажите на милость, почему ремонт растянулся на полтора месяца? Такие очереди? Или запчасти долго везут? Вряд ли, машину выпускают здесь же, в 20 километрах. Пойду подышу, чтоб не начать ругаться…

Руководству «Автофрамоса», по-моему, есть над чем подумать. А машину починили, в общем, неплохо. Шагрень заметишь, только если приглядываться. Даже ключ к новой крышке бензобака подходит старый, тот же, что и к дверным замкам. Но давайте ради любопытства заглянем в финансовые документы. Если бы не страховка, ремонт обошелся в… 61 127 рублей, из которых 22 538 рублей стоили запчасти! Уточним: бампер – без малого пять тысяч, крыло – две с половиной, уплотнитель – столько же, лючок и крышка бензобака – четыре с половиной… Берегите свои «логаны»! Берегите крепче, потому что и работы недешевы: окраска – по полторы тысячи за деталь. Изготовление краски – и вовсе 11 163 целковых. Особенно умилила такая операция: «коврик багажника – с/у: 145 руб. 49 коп.». Кто не знает, с/у – это снять-установить. Я бы пошел установщиком ковриков, за день сотню-другую можно «смонтировать»!

Все хорошо, что хорошо кончается. «Логан» на ходу, радует безотказной службой (см. табл.). Пара сгоревших ламп, при том, что фары за 40-тысячный пробег я почти не выключал – вполне терпимо. Общий километраж вновь быстро растет – а значит, время следующего отчета в ЗР не за горами. □

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ «РЕНО-ЛОГАН» (0–40 тыс. км)

Статья расходов	Сумма, руб.
Расходы на содержание (0–30 000 км)	**105 730**
Из них бензин	45 885
Расходы на содержание (30–40 000 км):	
Лампа фары (2 шт.)	550
Бензин АИ-92 (средний расход 8,5 л/100 км)	14 840
Итого (30–40 тыс. км)	**15 340**
Общие расходы (0–40 000 км)	**121 070**

«РЕНО-ЛОГАН»: КУЗОВНОЙ РЕМОНТ

Порванное заднее крыло, раскуроченный лючок бака, разбитый фонарь: повреждены дверь, крышка багажника, бампер – какой-то фургон проезжал мимо и углом жестоко зацепил «Логан».





Пришлось заменить детали 15 наименований – от бампера до дверной ручки, от ромба «Рено» до пистонов. Лишь крышку багажника отремонтировали и заново окрасили.



ЖАРКОЕ ЛЕТО СТАЛЕВАРОВ

Игорь Моржаретто. Фото автора

Обычно лето для средств массовой информации – мертвый сезон: никаких важных событий не случается, поэтому некоторые журналы даже позволяют себе прерваться на месяц – каникулы! Но лето 2006-го выдалось на редкость урожайным на самые разные события, как со знаком «плюс», так и «минус». Случилось и несколько прорывов в российском автопроме.

Не успели объявить о заключении инвестиционных соглашений по строительству заводов в России концерны «Дженерал моторс», «Ниссан» и «Фольксваген», как журналистов позвали на праздник в Ульяновск.

НА БЕРЕГУ ВОЛГИ

В цехе, где раньше собирали спецавтомобили на базе «уазиков», большие перемены. Теперь здесь – производство японских грузовых автомобилей «Исудзу»! Пока собирают только одну модель – ISUZU NQR71P грузоподъемностью 5 тонн, и планы на этот год не слишком впечатляют: всего 508 автомобилей. Точнее, шасси, на которых заказчик смонтирует то, что ему нужно: фургон, самосвал, рефрижератор… Но это – только начало; в планах «Северсталь-Авто» года через три нарастить выпуск до 6 тыс. машин в год (двух моделей). А попутно от крупноузловой сборки перейти к полному циклу, включающему сварку, окраску и сборку кабин. Плюс – освоить изготовление навесного оборудования.

Хотя во всем мире производитель выпускает лишь шасси, а остальным занимаются совсем другие компании.

– Мы пока вынуждены сами решать проблемы с установкой различных кузовов, – сетует генеральный директор компании «Северсталь-Авто» Вадим Швецов. – Решили сотрудничать в этом направлении с известной турецкой фирмой; с осени начнем устанавливать кузовные надстройки непосредственно в сборочном цеху в Ульяновске. Но, конечно, будем рады найти серьезного партнера и в России.

Уже в будущем году «Северсталь-Авто» планирует наладить собственное производство фургонов и рефрижераторов, а затем и различных спецавтомобилей – эвакуаторов, бортовых платформ с краном-манипулятором, мусоровозов, самосвалов и т.д. Прогнозируют, что спрос на подобную технику в России в ближайшее



время будет расти. Если так, у этого проекта хорошие перспективы.

А пока несколько десятков рабочих и инженеров из разных городов России (увы, в промышленном Ульяновске сегодня дефицит квалифицированных кадров!) под руководством японских специалистов за 24 нормочаса собирают из японских комплектующих грузовик. Хотя NQR71P принадлежит к известному во всем мире семейству грузовиков «Исудзу-N», его шасси специально доработали для российских условий. А дизельный двигатель соответствует нормам Евро II (хотя в самой Японии давно действуют нормы, аналогичные Евро IV). Только вот нам этого пока не надо; зато «движок» адаптирован к нашему дизтопливу и, как обещают, легко заводится даже при температуре минус 36°С. В результате, хотя гарантия на машины составляет 2 года или 100 тыс. км, эксплуатационный ресурс, по уверениям специалистов, превышает 1 млн. км. Продажи модели в России стартуют 1 сентября этого года; цена шасси – от 868 000 рублей.

Особое внимание «Северсталь-Авто» собирается уделить развитию дилерской сети «Исудзу» в России. К осени этого года в 9 городах России откроется 12 специализированных дилерских центров по продаже и техническому обслуживанию. Видимо, почти везде они будут располагаться рядом с салонами других марок, предлагаемых «Северсталь-Авто»: ФИАТ, «Саньён» и... UAZ Patriot. Да-да, новая модель Ульяновского автозавода позиционируется как отдельный бренд и должна продаваться вместе только с настоящими иномарками!

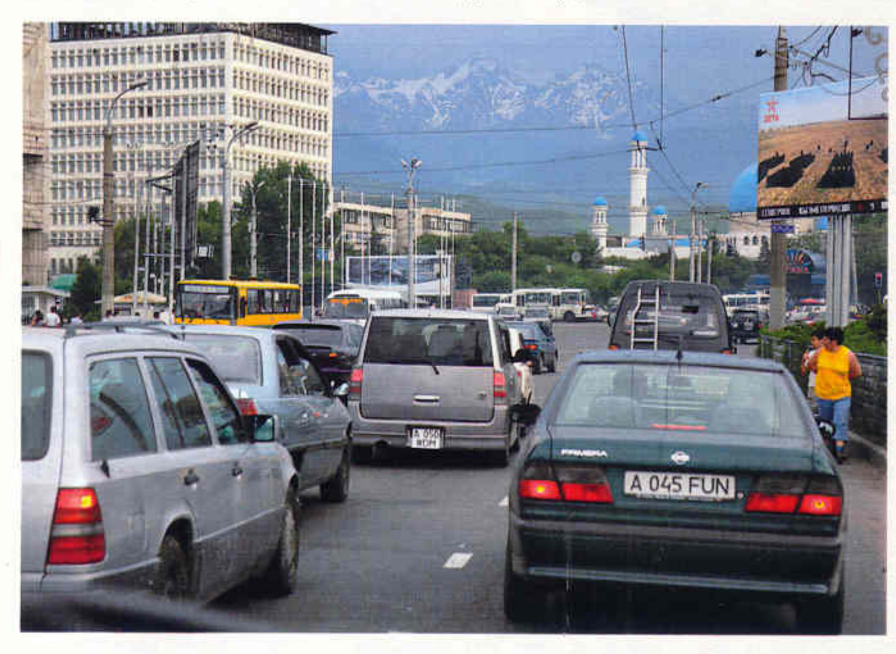
– Мы теперь продвигаем сразу несколько брендов, что привлекает как дилеров, так и покупателей – можем удовлетворить самые разнообразные пожелания, – поясняет В.Швецов. – Причем так мы работаем не только в Москве, но и во всей России. Уже в 2007 году национальная дилерская сеть охватит все крупные города и региональные центры страны.

НА БЕРЕГАХ КАМЫ

На бывшем заводе малолитражных автомобилей (ЗМА) Камского автозавода нынче не найдешь и следов производства «Оки» – а ведь ее выпускали здесь почти двадцать лет. В одном из цехов уже к середине лета завершили установку и наладку оборудования для сварки кузовов вседорожника «Саньён-Рекстон», в другом – модернизацию окрасочной камеры. Она – самое ценное, что (кроме производственных корпусов и инженерных сетей) досталось «Северстали» от советского завода «народных автомобилей». Конечно, «рекстоны», цена которых начинается от 29 тысяч долларов (их крупноузловая сборка идет на площадке ЗМА уже с декабря прошлого года), на звание народных не претендуют, хотя намерены бороться за место в первой пятерке по продажам иностранных вседорожников. Но один из пустовавших раньше цехов за несколько месяцев стремительно преобразился – настелены новые полы, реконструирована вентиляция...Вот-вот должны прибыть вагоны с оборудованием, а в декабре начнут собирать автомобили «ФИАТ-Албеа» и «Палио». Если, как обещают «сталевары», цена современной малолитражки будет начинаться от 9 тыс. долларов, значит, идея «народного автомобиля» из Набережных Челнов может обрести второе рождение... □

НЕИЗВЕСТНЫЙ КАЗАХСТАН

Игорь Моржаретто. Фото: Александр Батыру



Говорят, на человека, который не бывал в Алма-Ате лет пятнадцать, нынешняя производит потрясающее впечатление. Мы же здесь впервые. Обычный мегаполис, где современные небоскребы деловых центров и гостиниц чередуются со скромными спальными кварталами; блеск магазинов на центральных улицах и длинные автомобильные пробки в часы пик. Город расположен очень удачно: до ближайшего горнолыжного курорта, где даже в летнюю жару есть снег, можно за 40 минут доехать на городском такси…

ВЕЛИКАЯ ТРАНЗИТНАЯ СТРАНА

Когда-то в Российской империи, а затем долгие годы в СССР этот край считали окраинным. Пятнадцать лет назад впервые в своей истории Казахстан стал суверенным государством, и сразу же выявилось, что это не только одна из самых богатых по запасам полезных ископаемых страна. Достоинством стало то, что считали недостатком – географическое положение. Ныне Казахстан – один из евразийских лидеров в сфере транзитных перевозок. Почти 90 тыс. км автомобильных магистралей соединяют Россию и бывшие союзные республики, а также Китай, Турцию и Иран. И все пути лежат через Казахстан, который ныне в числе наиболее быстро развивающихся стран Центральной Азии. Рост его ВВП вдвое превосходит российские показатели.

Не приходится удивляться тому, что автомобильный парк страны растет на 8–10% ежегодно, в первую очередь, естественно, за счет легковых авто. Пока он не самый большой (1 млн. 203 тыс. легковых автомобилей по состоянию на 1.01.2005 года), но невелико и население республики – 15,1 млн. Есть и скромное собственное автопроизводство (об этом чуть позже), но в основном автомобили в страну ввозят из-за границы: в прошлом году легковых из дальнего зарубежья – чуть меньше 180 тысяч и примерно 30 тыс. российских «лад» и «волг». Спрос на «россиянок» здесь стабилен, а вот рынок новых иномарок растет стремительно: ежегодно – в 1,5 раза! В 2004-м здесь продали чуть больше 8 тыс. иностранных легковушек, в прошлом году – 12,7 тыс., а в этом планируют свыше 17 тыс.

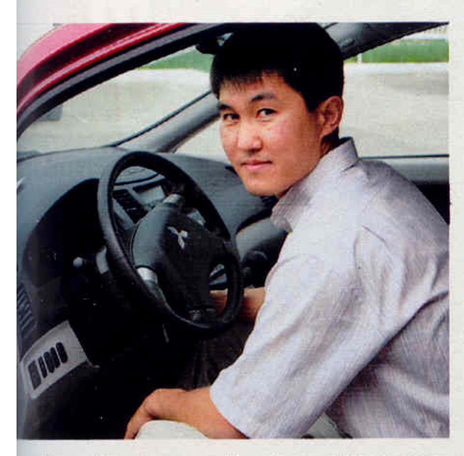
Эксперты прогнозируют рост рынка, а также выход на него в ближайшее время новых мировых брендов. Скажем, этим летом в Казахстане официально появилась марка «Мицубиси». Уполномоченным дистрибьютором стала «Риком Трейд» – одна из компаний российской группы «Рольф», а дилером – казахстанская «Авто Гранд». Уже открылись три дилерских центра – в Астане, Алма-Ате, Атырау, а через два года их, вполне современных, будет уже 15 в 14 городах.

Это, кстати, не означает, что раньше о «трех бриллиантах» в Казахстане не ведали; на улицах Алма-Аты есть и «лансеры», и «паджеро». Просто пока, даже по признаниям самих автодилеров, рынок здесь очень далек от цивилизованного: сегодня доля первичного «белого» – всего около 10% всех продаж. Остальное – машины «серых» дилеров (3–4%) преимущественно из арабских стран и, конечно же, подержанные иномарки. Они здесь правят бал! Таможенные пошлины на секонд-хэнд пока невысоки, поэтому и предпочитают местные жители подержанные «фольксвагены» и «тойоты». Кроме того, в Казахстане нет ограничений на ввоз «праворукой» техники, и на улицах встретишь немало «чистокровных японцев».

– У нас 90% машин, колесящих по стране, по сути – металлолом, – поясняет ситуацию генеральный директор компании «Авто Гранд» Юрий Лим. – Я понимаю: у людей нет денег на новые автомобили, но мы как-то пытаемся решить эту проблему – предлагаем



Первый салон «Мицубиси» в Алма-Ате разместился между «Джи-Эм» и «Порше».



Первый покупатель «Мицубиси» в Казахстане.

кредиты на выгодных условиях, лизинг (по этим схемам продаем уже до 30% машин), постоянно идем на снижение цен.

В ближайшем будущем, похоже, ситуация может в корне измениться. В правительстве Казахстана подготовлен пакет документов – будут резко увеличены таможенные пошлины на подержанные автомобили, а также повышены экологические требования к ним. Видимо, это хоть и жесткий, но единственный путь к цивилизованному рынку.

MADE IN KAZAKHSTAN

Вот чего в этой самой большой центральноазиатской стране никогда не было, так это собственного автомобильного производства, хотя всегда – очень хотелось. Переговоры с иностранными производителями о создании здесь заводов шли буквально с первого года независимости. Еще в 1992 году ФИАТ вроде бы намеревался открыть сразу несколько производств – по сборке легковых, грузовых автомобилей, автобусов… Не случилось. Потом были переговоры с другими производителями из Европы и Азии, но первый настоящий контракт был подписан с российским АВТОВАЗом. С января 2003 года сборочный завод «АзияАвто» в Усть-Каменогорске выпускает автомобили Lada 4x4 (Niva) из тольяттинских автокомплектов. Планировалось собирать по 10 тыс. вседорожников в год, но, оказалось, российский партнер не может гарантированно поставлять такое количество. За три года выпущено всего около 9 тыс. машин; план на 2006 год – около 2,5 тыс. Lada 4x4.

Понятно, владельцы завода искали и других партнеров. И нашли! Летом прошлого года в присутствии президента республики Нурсултана Назарбаева в Усть-Каменогорске была собрана пилотная партия казахстанских «шкод». Мощности нового автосборочного завода позволяют выпускать до 40 тыс. машин в год, хотя пока планы куда скромнее.

– В 2006 году хотим выпустить 5 тыс. автомобилей «Шкода», – рассказывает президент АО «АзияАвто» Ержан Мандиев. – Делаем все, чтобы эти автомобили, недорогие и качественные, стали поистине народными для казахстанцев. Значительные средства направим на улучшение сервиса и бесперебойное обеспечение запасными частями; в перспективе – создать сеть СТО европейского уровня.

Очень успешно работает созданное несколько лет назад казахстанско-российское СП в Кокшетау, где собирают автомобили КамАЗ. В этом году здесь должны выпустить около 2 тыс. машин; спрос на них настолько велик, что завод планируют перевести на трехсменный режим! «Шаг за шагом мы осваиваем рынок Казахстана; сейчас занимаем здесь около пятидесяти процентов. Для нас вопрос номер один – сохранить позиции и обеспечить эксплуатацию автомобильного парка», – сообщил генеральный директор ОАО «КамАЗ» Сергей Когогин. Он – частый гость в Казахстане, где сейчас запускается новый инвестиционный проект – создание современного завода в Петропавловске по выпуску трансмиссии КамАЗа. Стоимость проекта – 40 млн. долл.

ТЕ САМЫЕ ПДД…

Они, как и русский язык: на нем говорят все в республике – от мала до велика, и все казахские надписи обязательно дублируются на нем. Движение на улицах городов здесь организовано примерно так же, как и в большинстве российских. «Хочешь ехать – нарушай, но в меру» – наверное, это объединяет местных водителей с нашими. Хотя иногда кажется, что здешние жители, как люди восточные (независимо от национальности – русские, казахи, корейцы), относятся к правилам более философски: «Наверное, очень умный человек их писал… Жаль, что я их не читал!»

Местные гаишники это понимают и к мелким нарушениям не придираются. Между тем, как и в России, с этого года здесь ужесточили требования к автошколам: все краткосрочные курсы закрыли, а срок обучения водителей в школах собираются продлить до 6 месяцев. Начальник Департамента дорожной полиции МВД О.Тусумов даже планирует внедрить специальные комиссии (с переменным составом) для приема экзаменов у кандидатов на получение прав. А еще он заявил недавно, что «усилен контроль за работой дорожных полицейских, запрещены остановки ими автотранспорта, за исключением случаев грубых нарушений Правил дорожного движения, влекущих опасность возникновения дорожно-транспортных происшествий». Так что мелким нарушителям вышла официальная индульгенция. □



ДЕФИЦИТ ПРИ КАПИТАЛИЗМЕ

Игорь Моржаретто

Цены на бензин бьют все рекорды, и с этим в прямой связи находятся итоги реализации продукции большинством автопроизводителей Старого Света. Только за июнь продажи «Фольксвагена» в Европе упали на 2,1% (к аналогичному периоду 2005 года), «Пежо-Ситроен» – на 6,2%, «Форда» – на 3,7%, «Рено» – на 12,5%, «Дженерал моторс» – на 8,3%... Да и у других ведущих игроков рынка дела не намного лучше. Разве что группа ФИАТ показала невиданный прежде рост (+10,1%), да не подкачала японская «Тойота» (+8,3%). Хотя в целом за полугодие объем продаж новых автомобилей в Европе увеличился на 1,3% (по сравнению с тем же периодом 2005 года), специалисты расценивают ситуацию на рынке как тревожную.

Только одна страна – Россия продолжает удивлять умудренных опытом западных аналитиков невиданными темпами роста продаж. За первое полугодие продано свыше 850 тысяч новых автомобилей – на 22% больше, чем за январь-июнь прошлого года! И это еще неполные данные – все китайцы, как сговорившись, снова не раскрыли свою статистику продаж.

Кстати, в этом сезоне очень неплохо поработали все дилеры – и отечественных, и зарубежных марок.

ПЛЮС ОДИН – МИНУС ДЕСЯТЬ

За полгода АВТОВАЗ выпустил 362 581 автомобиль, на 3,1% превысив план. А продал, по данным «АСМ-холдинга», еще больше: 368 374 автомобиля (видимо, часть машин – остатки с прошлого года), что на 9% больше, чем за сравнимый период 2005-го! Перевыполнили план по продажам легковых и на ГАЗе (+2,4%), и на УАЗе (+14%!). А вот дальше... Две российские марки ныне ушли в небытие. В прошлом году прекращен выпуск автомобилей ИЖ, а в нынешнем – микролитражек «Ока». В результате все отечественные автозаводы увеличили рост продаж... на 1%. Очень мало, особенно если учесть огромный неудовлетворенный спрос. А вот объемы реализации автомобилей иностранных марок, собранных в России, выросли заметно – на 39% (до 102 тыс. штук).

Итак, что мы имеем в «сухом остатке»? Несмотря на заметный рост продаж автомобилей «Лада», прежде всего собранных на АВТОВАЗе («РосЛада» из-за нехватки сборочных комплектов сократила производство вдвое, а «ИжАвто», где сняли с конвейера ВАЗ-2106, – на 30%), традиционные отечественные производители с каждым годом теряют свою долю рынка, причем довольно быстро. В первом полугодии 2004 года она составляла 73,6%, в 2005-м – 61,9%, а ныне – 51,3%. Терять каждый год по 10% рынка непозволительно.

В то же время за первые шесть месяцев этого года средние розничные цены на автомобили «Лада» по России выросли на 7,5%. Вазовская «классика» подорожала на 7,2% (средняя цена – 146,8 тыс. руб.), «самары» – на 6,8% (217,7 тыс. руб.), «десятки» – на 7,7% (261,1 тыс. руб.). Но более других выросла стоимость седанов «Калина» – на 10,7% (261,5 тыс. руб.). В любом случае, за современные модели АВТОВАЗа дилеры сейчас просят больше, чем за иные доступные иномарки – «Нексию», «Логан», «Ланос»...

ЛИДЕРЫ ПРОДАЖ СРЕДИ ИНОМАРОК

1	Ford Focus	24 978
2	Mitsubishi Lancer	23 808
3	Daewoo Nexia	22 028
4	Renault Logan	21 115
5	Chevrolet Niva	18 904
6	Hyundai Accent	18 071
7	Nissan Almera	13 511
8	Chevrolet Lanos	13 400
9	Toyota Corolla	12 866
10	KIA Spectra	11 243

К 100-ТЫСЯЧНОМУ РУБЕЖУ

Еще одна новость, способная серьезно повлиять на дальнейшее состояние российского рынка, была предсказуема: продажи иномарок в РФ за 6 месяцев 2006 года по сравнению с тем же периодом

2005-го увеличились на 54%! Цифры внушительны не только в относительном, но и в абсолютном значении: продано свыше 415 тысяч легковушек! Повторюсь, здесь не учтены продажи китайских моделей, а еще и «серый» импорт (на его долю, по разным данным, приходится еще около 3% рынка). По-прежнему самыми популярными марками в России остаются «Хёндай» – 47 374 проданных автомобиля, «Шевроле» (включая продукцию СП «Джи-Эм–АВТОВАЗ») – 44 760 и «Тойота» – 40 839. Замыкают пятерку лидеров «Форд» и «Мицубиси». «Дэу» из Узбекистана хотя и «сползла» во вторую пятерку, но сдавать позиции не собирается: к осени обещает представить обновленную с помощью итальянских инженеров и стилистов «Нексию». Надеются, что косметическая операция поможет ветерану снова подняться на верхние строчки хит-парада продаж…

Две компании, которые пока в конце первой десятки, продемонстрировали рекордные темпы роста: «Рено» (194%) и КИА (186%). Та и другая достигли этого благодаря всего одной модели, которую собирают в России («Логан» и «Спектра»). Причем у КИА есть еще резерв – уже осенью на «ИжАвто» приступят к сборке «Рио», которая вполне может стать бестселлером.

Вообще, по расчетам компании Price WaterhouseCoopers, продажи в денежном исчислении выросли на 14% – до 12,1 млрд. долларов США. Импорт новых автомобилей за тот же период увеличился на 61% – до 6,4 млрд. долларов. А вот ввоз подержанных иномарок снизился на 36% – до 103 тыс. автомобилей (1,4 млрд. долл.). Продажи российских автомобилей компания PWC оценивает в 2,6 млрд. долл.

Второе полугодие обещает быть еще более интригующим, чем первое. Вполне возможно, три – пять компаний-лидеров в этом году сумеют переодолеть психологически важный 100-тысячный рубеж продаж, а число фирм-«десятитысячников» (по итогам года) достигнет двух десятков. К такому современному, новому автопарку нам бы еще и дороги достойные…

По оценкам аналитиков, в ближайшие пять лет спрос на автомобили в России будет и дальше расти; гарантия тому – рост доходов населения и развитие рынка кредитования. Ожидается, что к 2010 году в кредит будет продаваться до 60% автомобилей (сейчас – до 40%). Парк автомобилей к этому времени может превысить отметку в 30 миллионов штук, что на пять миллионов больше, чем сейчас.

ЛИДЕРЫ ПРОДАЖ СРЕДИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

1	ВАЗ-2107	88 651
2	ВАЗ-2114	54 432
3	ВАЗ-2115	49 083
4	«Лада-110»	46 250
5	«Лада-112»	41 411
6	«Лада-118 Калина»	32 817
7	ГАЗ-31105	19 899
8	ВАЗ-2104	16 212
9	«Лада 4x4» («Нива»)	14 517
10	«Ока»	11 794

«КАЛИНА» – В ДЕФИЦИТЕ!

Честно говоря, писать о десятке российских моделей-лидеров продаж было бы скучно (в ней ничего не меняется годами, если не десятилетиями), не появись среди них «Калина». Симпатичный седан достаточно резко набирает обороты, и сегодня он – главный дефицит у дилеров АВТОВАЗа. Покупатели соглашаются на любой цвет (комплектация пока по-прежнему одна), согласны на предоплату и ожидание в течение нескольких недель, чтобы стать владельцем «Калины». Завидный патриотизм! Говорят, непросто было купить в первом полугодии и некоторые модели «десятого» семейства.

Среди моделей-иностранцев лидирует «Форд-Фокус», за ним с небольшим отрывом «Мицубиси-Лансер» (единственная импортируемая модель в пятерке лидеров) и «Дэу-Нексия». А в спину им дышат еще несколько моделей, собранных в России и СНГ: «Рено-Логан», «Шевроле-Нива», «Хёндай-Акцент», «Шевроле-Ланос». Причем все они (за исключением «Нивы») могли бы продаваться в куда больших объемах, но все упирается в возможности производителя или поставщика.

Увы, на новом витке развития в Россию вернулось понятие «дефицит»: очередь на наиболее популярные модели – от нескольких недель до нескольких месяцев! Более того, по слухам, возродилась профессия дельца, торгующего… местом в очереди на остродефицитный товар! Что ни говори, наши покупатели – люди загадочные; нет чтобы без проблем купить полдюжины недорогих вазовских «пятерок» – они зачем-то готовы год ожидать возможности за те же деньги приобрести какую-нибудь «Хонду-Сивик». А ведь говорили, что россияне ищут что подешевле… □

ПРОДАЖИ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ В I ПОЛУГОДИИ 2006/2005 ГГ.

Марки	I полугодие 2006	I полугодие 2005
«Лада»	388 082	367 937
Hyundai	47 374	42 431
Chevrolet (вкл. СП «GM–АВТОВАЗ»)	44 760	30 542
Toyota	40 839	29 798
Ford	36 826	19 683
Mitsubishi	33 982	24 726
Daewoo	32 299	28 896
Renault	30 864	10 514
Nissan	28 642	19 798
KIA	27 791	9702
«Волга»	23 807	23 259
Mazda	14 245	8063
УАЗ	13 951	12 234
«Ока»	11 794	21 982
Volkswagen	8033	5125
Opel	7558	4859
Suzuki	7369	4232
Peugeot	6609	4072
Honda	6169	3816
Skoda	5886	3271
Citroen	5458	2563
BMW	4307	2933
Lexus	4281	2016
Audi	4124	2717
Mercedes-Benz	4018	2059
Volvo	3959	2296
Subaru	2810	1868
Land Rover	2655	1723
Ssang Yong	1999	–
Chrysler	670	448
Porsche	645	203
Jeep	593	416
Jaguar	395	191
«Дервейс»	326	56
Mini	225	167
Cadillac	154	92
SAAB	145	135
Hummer	82	55
ИЖ	37	6303
FIAT	8	38
Dodge	7	–
Alfa Romeo	7	40
Lancia	1	0
ВСЕГО:	**853 786**	**701 258**



ГЛУШАТ МОТОРЫ...

Андрей Морозов

Цены на бензин в стране – одна из постоянных тем в СМИ на протяжении последних двух лет. Самое распространенное мнение среди обывателей – нефтяные компании намеренно их «задирают». Сторонники этой точки зрения в качестве примера иногда приводят цену на бензин в... Ливии: там-де бак 92-го стоит, как банка кока-колы! Полемисты в таких спорах парируют: а сколько в Ливии стоит кока-кола? Но как бы то ни было, растущие затраты на бензин не могут нас не волновать, даже если учесть, что они сегодня не идут в сравнение с шоковой бензиновой терапией во многих странах .

АМЕРИКА В ПАНИКЕ

Резкий рост цен на бензин привел к тому, что многие американцы задумались о более экономичном автомобиле. Согласно данным опроса, проведенного журналом «Консьюмер рипорт», около 30% респондентов собираются в ближайшее время приобрести машину меньшего размера либо оснащенную гибридным двигателем. Более того, под угрозой оказалась американская мечта: 20% опрошенных владельцев больших вседорожников заявили, что хотели бы поменять свою машину. Правда, пока на такую же, но меньшего размера. И это при том, что нынешняя цена топлива – 3 доллара за галлон (3,8 литра), по мнению большинства жителей США, еще не «чрезмерно высокая». Однако 4 доллара за галлон, согласно опросу, заставит американцев резко сократить поездки на личном автомобиле, хотя уже сегодня среди них 42% ради экономии горючего больше пользуются городским транспортом (!). Еще 38% заявили, что стали ездить более медленно и плавно, а 13% чаще прибегают к так называемым «карпулам» – это когда пользуются по очереди одной машиной с соседями или сослуживцами.

В ЕВРОПЕ ИЩУТ, ЧТО ПОДЕШЕВЛЕ

В Европе, где цены на бензин давно перевалили роковую отметку – евро за литр, ищут способы экономии на топливе. Исследователи из концерна АХА провели на эту тему опрос автовладельцев в Германии (см. табл.). Добавим, что европейские автомобилисты все чаще задумываются о переходе на альтернативные виды топлива, а машины с гибридным двигателем – среди абсолютных хитов продаж.

ЕЩЕ ОДИН РЕЙТИНГ

Уже не первый год аналитики топливного рынка составляют рейтинг стран по... цене на бензин. При этом обращают внимание на то, что розничные цены на топливо в разных странах колеблются почти синхронно, а соотношение цены за литр одного и того же бензина к среднемировой остается неизменным.

Из приведенных ниже данных видно: цена на бензин в той или иной стране не зависит от того, добывает ли она сама нефть или покупает нефтепродукты за рубежом. Например, в Норвегии (№ 41) и Туркменистане (№ 141) примерно одинаковые территории и население, а также объемы добываемой нефти, а вот цены на бензин... В развитых европейских странах цена топлива, как правило, завышена на 70–80%, поскольку включает налоги, направляемые в первую очередь на социальные и экологические программы. В государствах с иным устройством внутренняя цена на бензин может быть сколь угодно искусственно низкой, впрочем, как и уровень жизни, образования, культуры. В СССР, как известно, литр бензина стоил 7 копеек, только автомобиль купить было почти невозможно, не говоря уже о многом другом.

НА ЧЕМ ЭКОНОМЯТ В ГЕРМАНИИ

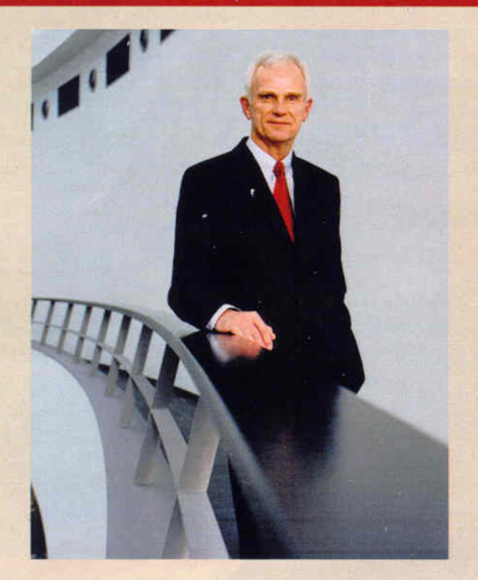
Способ экономии	Как правило (%)	Пробовал (%)
Ищу дешевую АЗС	65	79
Регулярно прохожу ТО, чтобы экономить на ремонте	63	86
Выбираю экономичный автомобиль	50	75
Не страхую «Каско»	43	58
Глушу мотор при остановках, в пробках и т.п.	43	67
Не вожу лишний груз	41	59
Ремонтирую не у дилеров	40	63
Не езжу на короткие расстояния	39	66
Откладываю покупку нового автомобиля	37	63

РЕЙТИНГ ДОРОГОВИЗНЫ ТОПЛИВА

№	Страна	Индекс стоимости бензина*
1	Уругвай	1,95
2	Великобритания	1,92
3	Израиль	1,87
4	Аргентина	1,75
5	Япония	1,74
6	Финляндия	1,74
7	Исландия	1,72
8	Нидерланды	1,69
9	Бурунди	1,66
10	Дания	1,66
41	Норвегия	1,2
102	США	0,77
123	Россия	0,54
138	Венесуэла	0,2
139	Иран	0,08
140	Ирак	0,05
141	Туркменистан	0,03

*Приведен показатель отношения стоимости бензина в разных странах к среднемировой на это топливо.

ПРОДОЛЖАЕМ РАССКАЗЫВАТЬ О СОБЫТИЯХ В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЖИЗНИ МИРОВОГО АВТОПРОМА.



BMW с 1 сентября получает нового «главного босса» Норберта Райтхофера (справа), который сменит председателя совета директоров Хельмута Панке. Никаких интриг: согласно уставу баварской фирмы, занимать руководящий пост можно лишь до 60 лет, как бы эффективно человек ни работал. А Панке передает дела в отличном состоянии: прибыли растут, на рынок успешно выведено рекордное количество новых моделей. Так что главная забота Райтхофера – не сбавлять темпа. Опыт у 50-летнего топ-менеджера богатый: он успел покомандовать предприятиями БМВ не только на немецкой земле, но и в США и ЮАР, причем за океаном производство увеличилось со 140 до 200 тысяч авто. Девиз доктора Райтхофера до сих пор был Business is people или, по-нашему, «кадры решают все».



FORD упорно идет следом за своим главным конкурентом «Джи-Эм», не отставая от него ни в хорошем, ни в плохом. Так, во втором квартале европейское отделение фирмы сработало с убытком в 57 млн. долларов, причем подвели не «фокусы» (они-то как раз удались), а дорогие дочерние марки: «Ягуар», «Вольво», «Ленд-Ровер» и «Астон-Мартин». Продажи собственно «фордов» в Старом Свете выросли на 38 000 штук, а в Новом – снизились на 58 000. В США дела у «аборигенов» вообще идут неважно: тот же «Форд» собирается до 2012 года уволить 30 000 человек и закрыть 14 своих заводов. А виноваты во всем, кстати, нежелающие поддерживать отечественного производителя обыватели: впервые в истории США американцы стали покупать больше иномарок – 52,6% по итогам первых 5 месяцев года! Некоторые аналитики связывают такую тенденцию с… интернетом: у людей появилось больше возможностей сопоставить характеристики авто и сравнение оказалось не в пользу американских машин. Одно только: в иномарки статистики записали «Вольво», «Ленд-Ровер» и СААБ, а они-то принадлежат «Форду» и «Дженерал моторс»…

АМТЕЛ-ФРЕДЕШТАЙН приобрел 100% акций Московского шинного завода. Это уже не первая попытка МШЗ найти нового хозяина. В 2004–2005 гг. завод вступил было в СП с «Континенталем», который успел инвестировать в новое оборудование и реконструкцию 40 млн. долларов. Теперь, если антимонопольное ведомство не вставит палки в колеса, то на Таганке начнут выпускать шины под брендами АМТЕЛ и Vredestein, причем ради сохранения экологии столицы здесь закроют цех по производству резиновой смеси (ее будет поставлять воронежское предприятие концерна). На пресс-конференции, посвященной сделке, вопросы о ее цене и планируемых инвестициях стали самыми «неудобными». В итоге выяснилось, что группа «АМТЕЛ-Фредештайн» «овладела» МШЗ лишь за взятие на себя долговых обязательств завода и не планирует значительных инвестиций.

FAURECIA, один из ведущих мировых поставщиков деталей интерьера и дверей, стал «героем» очередного крупного коррупционного скандала. Оказывается, французы взяли на вооружение систему откатов заказчикам за «правильный выбор» партнера. В отличие от нас, в Европе такие вещи не проходят, и попавшийся долго смотрит на мир сквозь решетку. А попались многие: взятки брали сотрудники отделов снабжения «Фольксвагена», «Ауди», БМВ. Суммы, наверное, не поразят воображение россиянина, привыкшего смотреть родную криминальную хронику: 600–800 тысяч евро в год. А уж найденные в подвале у одного из менеджеров «Фольксвагена» 70 000 наличными – и вовсе мелочь. Не блещет на этом фоне и БМВ: его работник просил за заказ на детали к «трешке» и «Мини» всего-то 100 000.

Тем не менее сейчас в прокуратуре все персонажи бьют себя в грудь и дружно каются, а глава FAURECIA Пьер Леви уходит в отставку, надеясь избежать худшего.



SMART как предприятие скоро прекратит свое полусамостоятельное существование и станет просто подразделением «Даймлер-Крайслера». А вот двухместные Smart ForTwo останутся и даже заметно обновятся. Нашлось решение и для снятого было с производства родстера: его под именем Kimber попытается возродить к жизни… английский консорциум, возглавляемый бизнесменом Дэвидом Джеймсом. На заводе в Уэльсе он намерен собирать до 8000 машин с… «истинно британским характером» из немецких комплектующих на переданном в Англию оборудовании. И все будут довольны!

ПРАВЫЙ УКЛОН

Игорь Моржаретто

«Приморский край РСФСР; центр – Владивосток. Промышленность – рыбная, цветная металлургия, горная, лесная, деревообрабатывающая… Сельское хозяйство… Крупные порты – Владивосток, Находка. Награжден орденом Ленина». Так представляет Приморский край последний изданный в СССР Энциклопедический словарь (1989 г.). Сюда, естественно, не попала та область деятельности населения края, которая появилась лет пятнадцать назад и о которой знает любой российский автомобилист. Это – бизнес по доставке подержанных автомобилей из Японии с дальнейшей транспортировкой во все уголки страны. Из этого следует, что автопарк самого Приморского края – самый «праворульный» в России.

Всего на начало января на учете в крае состояло чуть больше 410 тыс. автомобилей; за год он вырос незначительно – на 12 тыс. машин (+3%). Это куда меньше, чем в российских столицах (+9% в Санкт-Петербурге и +7,7% в Москве) и даже чем в среднем по стране (+5,6%). Увы, самый большой по площади и экономическому потенциалу (теоретически) регион страны остается самым малонаселенным и к тому же небогатым. Из 12 тысяч «новых» легковых автомобилей, поставленных на учет в 2005 году, действительно новых – всего-навсего 442 штуки! Да и те, судя по всему, покупают не отдельные граждане, а организации. По закону администрации районов могут приобретать только отечественные авто. Видимо, в связи с этим и появились в Приморье 110 «лад», 77 «уазиков» и 52 «волги»… Практически все остальные «обновки» – родом из Японии; на долю немецких компаний, к примеру, осталось всего 12 машин! И даже так называемые «новые русские» здесь выбирают в качестве престижных автомобилей «лексусы», «инфинити» или просто «тойоты».

ОДНА «ФИЕСТА» НА ВЕСЬ КРАЙ

По данным официальной статистики, Приморский край – абсолютный чемпион России по количеству иномарок на душу населения. В легковом парке они составляют 84% (естественно, сюда входят и «запорожцы» всех мастей – чуть меньше 10 тыс. штук, или 3% парка). Путем несложных подсчетов получаем соотношение иномарок с правым и левым рулем: 79% всех легковых автомобилей – праворульные, а на долю иномарок с левым, европейским расположением руля остается… всего 1%! На первом месте в списке популярности – естественно, «Тойота» – 49% всего парка, за ней «Ниссан» (почти 14%), «Мицубиси» (6%), «Мазда» (4%). Лишь на 10-м месте появляется американо-европейский «Форд», а на 11-м – южнокорейский «Хёндай», но от лидеров они отстают на порядки. И это еще не все!

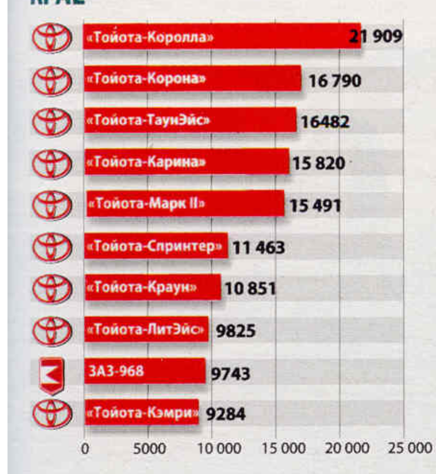
ВОЗРАСТ ИНОСТРАННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ | **ВОЗРАСТ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ**



ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, СОСТОЯЩИЕ НА УЧЕТЕ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ (на 1 января 2006 года)

Марка автомобиля	Кол-во, шт.
«Тойота»	189 841
«Ниссан»	54 659
ВАЗ	37 424
«Мицубиси»	25 228
«Мазда»	15 999
«Хонда»	10 533
ЗАЗ	9743
УАЗ	8916
«Исудзу»	6169
ГАЗ	6080
«Субару»	5606
«Сузуки»	4976
ИЖ	4113
«Дайхатсу»	2279
«Форд»	1333
«Хёндай»	1208
ЛуАЗ	1065
КИА	803
«Понтиак»	684
«Дэу»	625
«Мерседес»	351
«Фольксваген»	300
«Лексус»	184
РАФ	183
«Саньён»	178
БМВ	160
«Ауди»	133
«Опель»	120
«Джип»	77
«Шевроле»	71
«Ныса»	49
«Азия»	44
«Ленд-Ровер»	43
«Виллис»	33
«Додж»	33
«Крайслер»	29
«Воксхолл»	27
«Авиа»	26
«Линкольн»	23
«Рейндж-Ровер»	23
«Рено»	20
«Ровер»	20
ФИАТ	20
«Плимут»	19
«Инфинити»	18
«Меркьюри»	16
«Бьюик»	15
«Остин-Ровер»	15
«Кадиллак»	12
«Моррис»	12
Другие	86
ИТОГО:	**410 040**

САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ ИНОМАРКИ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ



САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ НОВЫЕ АВТОМОБИЛИ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ



Марка «Дэу», одна из самых популярных в России, здесь на 13-м месте, первый из «немцев» – «Мерседес» – на 14-м, а «Шевроле» и вовсе на 25-м! Это вам не Европа…

Та же картина и в рейтинге моделей более всего любимых в Приморье. Первые 13 мест занимают модели «Тойоты», созданные вообще-то для японского рынка и японских дорог. Жителям других регионов России многие названия ничего не говорят (как и шильдики на этих машинах), зато любой школьник из Владивостока очень внятно объяснит, чем отличается «Королла» от «Спринтера» и какие фары ставили на переходную модель «Селики» в 1997 году.

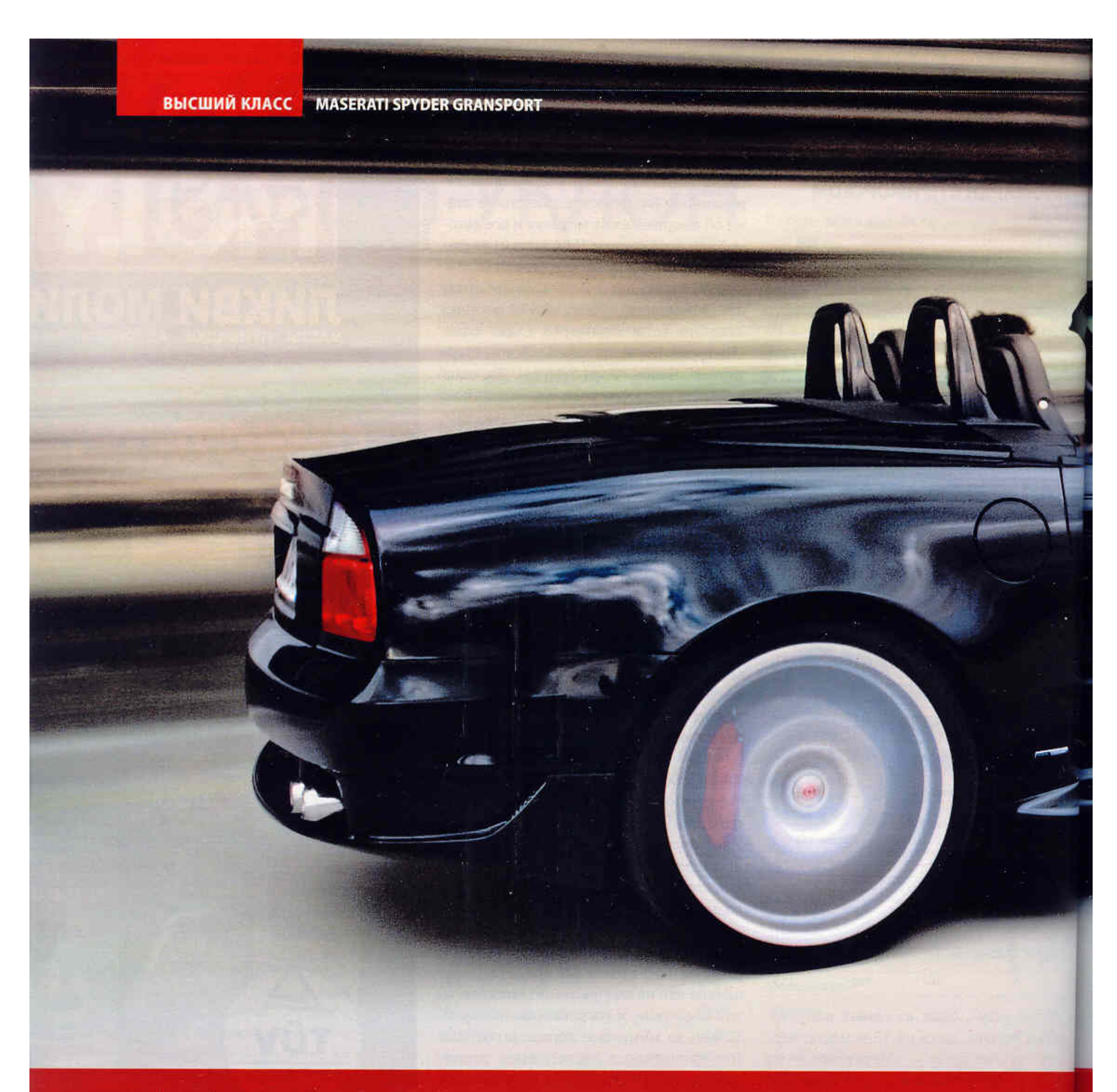
Места с 11-го по 71-е занимают разные модели «Дайхатсу», «Ниссана», «Мазды», «Мицубиси» и опять же «Тойоты». Лишь на 72-й строчке появляется бренд «Понтиак»; видимо, в «японизированном» Владивостоке ничего не знают об американских моделях и все автомобили этой фирмы (684 штуки) указаны под одним названием. Самый массовый из «немцев» – «Фольксваген-Сантана» (119 машин) – лишь на 170-м месте. Зато где-то в Приморье ездят один «Шевроле-Корвет», один «Астон-Мартин» и… один «Форд-Фиеста». Да, одна из самых массовых в Европе моделей во Владивостоке воспринимается как экзотика…

Из таблицы, где прописаны все представленные в Приморье модели автомобилей (всего их 751) видно, что парк здесь в возрасте очень преклонном; современных названий – раз-два и обчелся. Автомобили до трех лет (они считаются новыми) составляют всего… 0,38%! Среди иномарок показатель и того хуже – 0,19%, и только российские машины несколько впереди (1,17% новых). Соответственно старых автомобилей (старше 7 лет) в парке аж 97% – видимо, это рекорд по всей России (средний показатель прошлого года – 73%).

НА ПОРОГЕ ПЕРЕМЕН

Сегодня, однако, можно предвидеть, что ситуация будет год от года меняться. Ужесточаются правила ввоза подержанных машин – сначала отсекли «семилетки», потом ввели каталог с ориентировочными ценами, а в этом году закрыли дорогу автомобилям, не соответствующим Евро II. Понятно, это далеко не последний шаг: в итоге все придет к повышению цен на подержанные «японки» и, как следствие, к сокращению импорта. Только за минувшее первое полугодие (по сравнению с аналогичным периодом прошлого года) ввоз секонд-хэнда в Россию уменьшился на 37% – до 103 тыс. шт., а вот его суммарная цена возросла в 1,5 раза – до 1,4 млрд. долларов (по оценке компании PWC). Отсюда вывод: эпоха дешевых «праворуких» подходит к концу, а дорогие подержанные модели из Японии могут рассчитывать на очень ограниченный сбыт.

Свято место пусто не бывает – видимо, его в ближайшие годы займут какие-то другие дешевые, доступные для жителей Приморья машины. И тут гадать особенно нечего – скорее всего, это будут не «лады», а недорогие новые автомобили из Китая. Благо от столицы края Владивостока до границы – меньше двух часов езды. □



С ТРЕЗУБЦЕМ

Почтенное сообщество фанатов взбунтовалось – и... на «Мазерати» прислушались к гласу народа. Правда, учитывая стоимость машины, народной ее никак не назовешь. Но тем не менее в почивший было спайдер вдохнули новую жизнь. Обновленный старичок стал бескомпромиссно спортивнее.

Решение «Мазерати» убрать прошлым летом с рынка успешный «Спайдер» потребовало немало мужества. Правда, платежеспособных клиентов можно было бы успокоить маленьким преемником, который должен появиться в 2007 году во Франкфурте. Но все равно неудовлетворенный спрос на открытый двухместный автомобиль благородной марки все-таки заставил итальянцев воссоздать спортивный родстер. И вот он появился.

Внешне в нем едва ли что изменилось. Разве только новый передний спойлер, известный по купе порог и впечатляющие 19-дюймовые колеса лишь немного поднимают его над предшественником. Тот слыл чисто-



НАГОТОВЕ

Штефан Грундхофф.
Фото: «Мазерати»

кровным спортсменом благодаря своей 390-сильной «восьмерке». Новый увеличил мощь еще на добрый десяток «лошадок» и приобрел столь грохочущий выхлоп, что от него волосы встают дыбом.

«Мазерати-Спайдер Гранспорт» – автомобиль не для слабаков. Не для убеленных сединами господ, фланирующих по дорогам в уикенд и желающих произвести впечатление на отдыхающих дамочек. Двухместный родстер сам по себе притягивает взгляды окружающих. Тот, кому довелось хотя бы раз проехать в нем по жилым кварталам, где скорость ограничена до 30 км/ч, сразу это почувствует. На вас будут смотреть как на чудака, который, имея 400 «лошадей» под капотом, еще придерживается правил движения.

Каждому, кто знаком с маркой «Мазерати», известно – мощь снарядов из Модены не признает ограничений. Новый «Спайдер Гранспорт» не исключение. Передачи переключаются секвентальной коробкой «Камбиокорса», расположенной прямо пе-



ред задним мостом (для лучшей развесовки: как-никак, стоящая спереди 4,2-литровая «восьмерка» – не перышко). Заимствованная у гоночных болидов коробка теперь переключается заметно быстрее. Однако в нормальном и автоматическом режимах техника от «Феррари» не слишком радует. Лишь в спортивном «восьмерка» показывает что почем.

Переключения вниз с подчеркнуто сильной перегазовкой неизменно вы-

Причудливой формы впускной коллектор цвета беж принадлежит V-образной «восьмерке»: 4,2 л, 400 л.с., 452 Н·м.

Трезубец на радиаторной решетке и 400-сильный двигатель – главные козыри «Мазерати-Спайдер Гранспорт».

Роскошный кожаный интерьер предназначен только для двоих.

Хромированные выхлопные трубы и решетка довершают атлетический облик родстера.

Стихия итальянского спортсмена – явно не тесные городские улицы.

зывают довольную улыбку у водителя и прохожих. Такое злое бормотание невозможно не заметить. Но настоящее наслаждение «Камбиокорса» доставляет лишь на треке. Переключаться на полном газу с помощью лепестков под баранкой при 7800 оборотах, когда ветер рвет волосы, – это ли не наслаждение: неудержимый рывок заканчивается лишь на отметке 285 км/ч. А вот разгон «Мазерати» от нуля до сотни за 4,9 секунды даже не замечаешь.

Поведение заднеприводного авто массой 1,7 т – спортивное на все сто. Шасси «Скайхоук» любит треки и быструю езду по извилистым загородным шоссе. Благодаря укороченной базе (на 22 см по сравнению с купе) «Мазерати-Спайдер» особенно жаден до скорости. Жесткая подвеска передает водителю все неровности покрытия, и пилот вынужден порой обеими руками удерживать трясущийся руль.

Выбрав спортивный режим, сразу замечаешь, как заносит задок в крутых виражах. ESP включается по-спортивному с запозданием, но работает решительно. «Спайдер» хочет почувствовать опытную руку. Однако его начальная цена (от 109 900 евро), соответствующий класс страховки и реальный расход топлива за 20-литровой отметкой существенно ограничивают круг потенциальных покупателей. Но тот, кто заинтересуется, не должен медлить: русский рынок только что получил квоту на целую пригоршню этих автомобилей – и все они уже оплачены.

Настоящим фанатам «Мазерати» едва ли помешают небольшие недочеты, присущие «Гранспорту». Кресла не оптимальны для рослых водителей. Особенно печалит слишком ограниченный диапазон регулировок руля. Рычаг поворотников, приборы и кнопки на центральной консоли – словно из «ФИАТ-Пунто» образца 1993 года. Зато интерьер обтянут тончайшей кожей.

Конечно, этому «Мазерати» чего-то не хватает до сопоставимых с ним моделей «Мерседеса», «Порше» или БМВ. Зато у тех нет трезубца на решетке… И такого мотора за ней! ■



ПОЛОВОДЬЕ

Анатолий Сухов

«Поло» – одна из старейших моделей «Фольксвагена»: больше тридцати лет на конвейере. С каждым поколением «малыш» заметно подрастал и к середине 90-х догнал по размерам старый «Гольф». Впрочем, повзрослел «Поло» не только внешне: он стал комфортнее, быстрее, безопаснее. Поколение с кузовом 6N, о котором пойдет речь (см. Историю модели), уже получило фронтальные подушки безопасности, ABS, иммобилайзер. Приверженцам экономии немцы предлагали автомобиль с литровым бензиновым мотором или дизельный, а любителям «позажигать» предназначалась версия 1,6GTi , развивающая более 200 км/ч.

В России самый популярный вариант – хэтчбек с мотором 1,4 л (его поставляли официально). Впрочем, на рынке найдете и трехдверный хэтчбек, и седан и – правда, редко – универсал. Семи-восьмилетние «поло» стоят в Москве от 140 до 200 тыс. рублей, пяти-шестилетние – от 200 до 270 тысяч. А сколько отложить на эксплуатацию? Существенно меньше, чем на «взрослые» модели: одни и те же работы у дилера для «Поло» зачастую дешевле, чем, скажем, для «Гольфа» – такова политика концерна.

ВАРИАНТЫ ИЗ ТРЕХ БУКВ

Модель двигателя у «Фольксвагена» принято обозначать тремя буквами. У третьего «Поло» набралось 29 (!) моторов – даже профессионалы не помнят все наизусть. Причем смена модели кузова с 6N1 на 6N2 (см. Историю модели) повлекла и полную смену линейки двигателей: для первой предлагали десяток моторов, для второй – девятнадцать, но уже других. Поскольку седаны и универсалы 6N1 продолжали выпускать параллельно с хэтчбеками 6N2, сориентироваться в этом многообразии трудно.

Отделкой салона и качеством сборки «Поло» на равных конкурирует с «Гольфом». К сожалению, они столь же близки и по цене.



ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

■ **1994 год.** Представлено третье поколение Volkswagen Polo (6N): трех- и пятидверный хэтчбек. Двигатели – бензиновые, Р4: 1,05 л, 33 кВт/45 л.с.; 1,3 л, 40 кВт/55 л.с.; 1,6 л, 55 кВт/75 л.с. (все – моновпрыск). Привод – передний, М5.

■ **1995 год.** В гамме появился седан Polo Classic с увеличенной на 35 мм колесной базой. Новые двигатели: бензиновый 1,4 л, 44 кВт/60 л.с. и вихрекамерный дизель 1,9 л, 47 кВт/64 л.с.

■ **1996 год.** Новые двигатели: бензиновые 1,0 л, 37 кВт/50 л.с.; 1,4 л, 74 кВт/101 л.с. (16-кл.); 1,6 л, 74 кВт/101 л.с. и дизель с непосредственным впрыском 1,9 л, 47 кВт/64 л.с. Коробка-«автомат».

■ **1997 год.** Универсал Polo Variant на базе Classic. Дизель с непосредственным впрыском 1,7 л, 44 кВт/60 л.с.

■ **1998 год.** Версия GTi с бензиновым мотором 1,6 л, 88 кВт/120 л.с. (16-кл.). Турбодизели с непосредственным впрыском (для модели Variant): 1,9 л, 66 кВт/90 л.с. и 81 кВт/110 л.с.

■ **1999 год.** Рестайлинг хэтчбеков (кузов 6N2). Новая линейка двигателей. Мощностные характеристики в основном не изменились. Появился турбодизель с насос-форсунками: 1,4 л, 55 кВт/75 л.с. Мощность версии GTi увеличена до 92 кВт/125 л.с.

■ **2001 год.** Представлен Polo нового поколения (кузов 9N).

■ **2002 год.** Производство модели 6N прекращено.

Впрочем, рынок сам все расставил по местам. Самая большая редкость – дизели: с ними «малыш» заметно тяжелее и шумнее, а экономия несильно впечатляет. К тому же они оснащаются только механической коробкой передач. Правда, с их ремонтом и обслуживанием больших проблем нет, да и цены – божеские (кроме, пожалуй, 1,4 td с насос-форсунками). Но ремонт грозит затянуться: запчасти для дизелей придется заказывать.

Среди бензиновых моторов меньше всего жалуют 1-литровый из-за слабой динамики и отсутствия АКП (все-таки «Поло» часто выбирают женщины, предпочитающие две педали). Не предлагали «автомат» и со старым мотором 1,3 л. Зато 1,4 и 1,6 л есть в различных вариантах, пользуются хорошим спросом и присутствуют на рынке. Правда, с ними «Поло» не такой уж экономичный, но зато надежность этих моторов – на высоте.

В кузове 6N1 попадаются двигатели с моновпрыском (чаще всего 1,6 л). Их предпочитают в провинции – в ремонте самые простые. Все старые моторы спокойно переваривают российский девяносто второй. Впрочем, и новые его терпят, лишь бы не попался откровенный суррогат.

РОЛИКОВЫЙ СТЕНД

Все двигатели «Поло» – с ременным приводом ГРМ. При обрыве ремня клапаны встречаются с поршнями (на старых «восьмиклапанниках» бывают счастливые исключения). Лучшая страховка от поломки – соблюдение регламента и оригинальные запчасти.

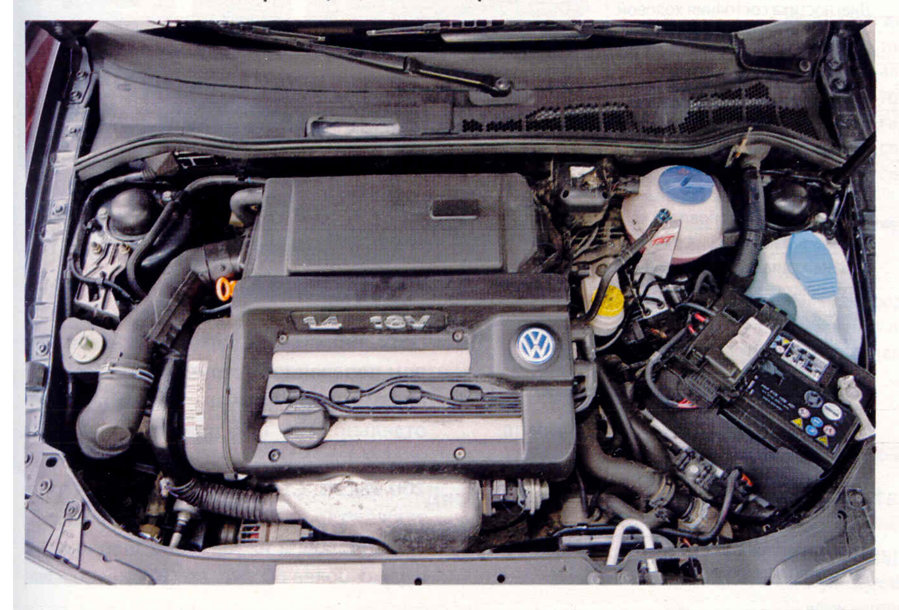


Самый «горячий» «Поло» разгоняется до сотни за 8,7 с и достигает 205 км/ч.

На дизелях ремень меняют через 60 или 90 тыс. км в зависимости от типа двигателя. Для бензиновых моторов предусмотрены методика и оборудование для диагностики состояния ремня при пробеге 60 и более тыс. км (максимально допустимый пробег – 90 тысяч). Если у вас нет специальных знаний и оборудования, меняйте ремень на 60 тыс. км – не ошибетесь. Желательно заодно поменять и помпу: нередко она не доживает до второй замены ремня (выходит из строя подшипник). Работа по разборке дорогая – зачем делать дважды?

Вместе с ремнем меняют и ролики. Самый «затратный» мотор – распространенный 16-клапанный 1,4 л (и его аналоги): здесь два зубчатых ремня (один из них связывает два распредвала) и четыре ролика (два натяжных, два паразитных). Сюрприз подстерегает и тех, кто захочет самостоятельно поменять на этом двигателе прокладку клапанной крышки (она нередко «потеет» маслом). Снимается крышка только вместе с распределитель-

Самый распространенный двигатель – 1,4 л. Двухвальные моторы резвы, но трудоемки в обслуживании и ремонте. Крышка головки снимается вместе с распредвалами, а в приводе ГРМ – два ремня и четыре ролика, которые придется менять каждые 60–90 тыс. км. Табличка с данными автомобиля – на моторном щите, а VIN – в закрытом пластиком окошке на «жабо».



НЕКОТОРЫЕ РЕГЛАМЕНТНЫЕ РАБОТЫ (ЗАМЕНА)*

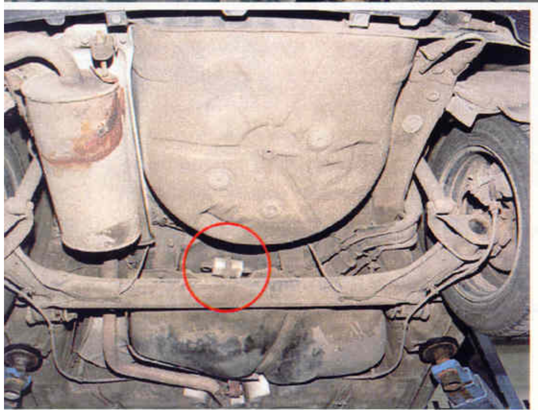
Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе (SAE 0W30; VW 502.00 или 501.01 для бензиновых двигателей и 505.01 для дизелей), масляный фильтр	15/7,5* (1)
Топливный фильтр	30
Воздушный фильтр	30
Фильтр вентиляции салона	30 (1)
Масло в МКП (VW 501.50, напр. Castrol TAF-X)	–**
Масло в АКП (VW 501.60, напр. Castrol TRANSMAX Z)	60, далее каждые 30
Жидкость ГУР (G002)	–
Жидкость в тормозной системе (DOT-4)	(2)
Антифриз G11 (синий)	(2)
G12 (красный)	(5)

**Для бензиновых/дизельных двигателей.*

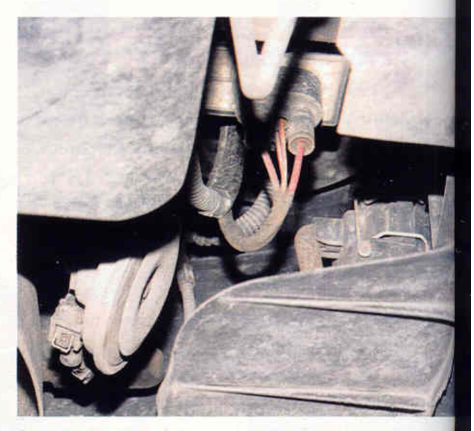
***Только контроль уровня. В порядке рекомендации для 6N1 – замена через 60 тыс. км.*



Клиренс «Поло» – всего 110 мм, поэтому «раллийная» езда – не для него. При наезде на препятствие чаще всего страдает гофр приемной трубы (он выполнен заодно с нейтрализатором и стоит почти 50 тыс. рублей). Советуем защитить моторный отсек стальным листом. На самом днище – минимум выступающих деталей, а магистрали прикрыты лонжеронами.



Задняя подвеска – упругая балка, качающаяся на двух сайлент-блоках. В нише под полом багажника – полноразмерная запаска. Топливный бак – пластиковый, коррозии не боится. Менять топливный фильтр (в кружке) – достаточно удобно.



Звуковые сигналы несильно страдают от коррозии – все разъемы надежно уплотнены.



Передняя подвеска проста и неприхотлива. Шаровую опору и сайлент-блоки можно заменить отдельно, стойки и втулки стабилизатора служат более 60 тыс. км и укрыты от прямого попадания песка и грязи.

ными валами (их постели находятся в ней), поэтому или смиритесь с масляными пятнами, или пожалуйте в фирменный сервис. Максимально допустимый расход масла – 1 л/1000 км.

ГДЕ НИЗКО – ТАМ И РВЕТСЯ

Специфических болезней у моторов «Поло» почти нет. Разве что зимой замерзнет клапан рециркуляции картерных газов (он в корпусе воздушного фильтра). При этом масло выдавливает через всевозможные щели, в первую очередь – через сальники. Поэтому в сильный мороз (ниже –30°С) будьте внимательнее: увидев под машиной следы масла, проверьте его уровень и давление картерных газов. Забарахливший клапан стоит поменять.

Иногда трескается пластиковый корпус термостата. Лечение то же – замена, лучше на оригинальную деталь: она хоть и не вечна, но надежнее неоригинала. Нестабильный холостой ход часто удается вылечить промывкой узла дроссельной заслонки «очистителем карбюратора».



ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, руб.
Диагностика электронных систем автомобиля	от 520
Диагностика состояния ходовой части, подвески, рулевого управления / состояния лакокрасочного покрытия кузова	690/390
Замена ремня ГРМ с роликами/ и помпой (1,0 л)	2080/+910
Замена ремней ГРМ с роликами/ и помпой (1,4 л, 16-кл.)	3250/+910
Замена ремня ГРМ с роликами/ и помпой (1,6 л, моновпрыск)	2080/+910
Замена термостата (1,4 л)	1170
Замена клапана рециркуляции картерных газов (1,4 л)	1300
Замена комплекта сцепления (1,4 л)	4940
Замена подшипника передней ступицы	2080
Замена передних тормозных колодок/и дисков (1,4 л)	910/910
Замена шаровой опоры	910
Замена больших сайлент-блоков балки задней подвески (пара)	2600
Замер / регулировка углов установки всех колес	1170/+520

Из-за низкого клиренса в первую очередь страдает система выпуска: рвется гибкий сильфон (гофр). Приемная труба с нейтрализатором – деталь дорогая, поэтому при обрыве выгоднее отремонтировать ее, вварив новый сильфон (продается в крупных магазинах запчастей), а на будущее защитить моторный отсек стальным листом.

РАВНОПРОЧНАЯ ПОДВЕСКА

«Поло» третьего поколения сохранил традиционную для «Фольксвагена» переднюю подвеску: «Мак-Ферсон» с плоским нижним рычагом и стабилизатором поперечной устойчивости. Сайлент-блоки и опору рычага можно поменять отдельно, но, как правило, последняя живет более 150 тыс. км, а «резинки» – за 200 тысяч. Стойки стабилизатора здесь также старой конструкции – в виде сайлент-блоков, а не шаровых шарниров, и служат более 60 тыс. км. Несильно изна-





Седан куда вместительнее хэтчбека, но за большой багажник придется расплачиваться худшим обзором.

шиваются от песка и втулки стабилизатора, расположенные в сравнительно защищенном месте. Сайлент-блоки задней балки на подержанных машинах, как правило, покрыты трещинами. Это повод для торга, но не для замены: потрескавшаяся резина еще работоспособна.

Часть машин выпускали без гидроусилителя руля, но не соблазняйтесь простотой конструкции – такой руль тяжеловат. Отказов же рулевых реек и насосов ГУР практически не встречается, а срок службы тяг и наконечников – около 150 тыс. км. С 1999 года на автомобили устанавливали электрические датчики износа передних колодок.

КОРРОЗИЯ НЕ ПРОЙДЕТ

Кузов «Поло» очень хорошо сопротивляется «внешней агрессии». Ржавчина, даже на десятилетних машинах, – как правило, признак кузовного ремонта.

«Поло» не интересует серьезных угонщиков, поэтому штатного иммобилайзера вполне хватает. Если ключ зажигания с внутренним пазом, значит, иммобилайзер на автомобиле точно есть. Если с наружной «гребенкой», то его наличие можно уточнить у дилера. К модели 6N2 помимо двух обычных ключей прилагался запасной пластиковый. При покупке поищите наклейку в нише запасного колеса – она дублирует информацию в сервисной книжке. □

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Ремень (ремни) ГРМ и комплект роликов (1,0 л) / (1,4 л, 16-кл.)/ (1,6 л, моновпрыск)	700/1354/900
Помпа	3200
Термостат (1,4 л)	940
Клапан рециркуляции (1,4 л)	2990
Приемная труба глушителя (с сильфоном и нейтрализатором)	49 020
Комплект сцепления (1,4 л)	13 632
Подшипник передней ступицы	2820
Комплект передних тормозных колодок / дисков (1,4 л)	4610/8740
Рулевая тяга в сборе/ наконечник тяги	3650/1280
Шаровая опора/рычаг в сборе с сайлент-блоками	1860/3430
Комплект больших сайлент-блоков балки задней подвески	1140
Крыло переднее (6N1)/(6N2)	4320/4720
Капот (6N1)/(6N2)	8240/9000
Бампер передний неокрашенный (6N1) / (6N2)	5190/6630
Фара (6N1)/(6N2)	4580/5380

Благодарим дилерский техцентр «РУС-ЛАН» за помощь в подготовке материала.

Универсал привлекает увеличенным до 140 мм клиренсом и внушительным внутренним объемом – 1250 л при сложенных сиденьях. Вот только в России такой еще поискать.





ЕГО ПРЕВОСХОДИТЕЛЬСТВО

Евгений Борисенков. Фото: Константин Якубов

Поклонников «Ауди» в скупости не упрекнешь – в мире полно аналогов подешевле. Но охота, как известно, пуще неволи. Чтобы не спотыкаться о высокий ценовой порог, многие предпочитают брать подержанные экземпляры. С одним из таких мы решили познакомиться в трейд-ине.

КОЛЬЦЕВАЯ ЛИНИЯ

В компании «Ауди Центр Запад» дело поставлено на широкую ногу – в месяц здесь реализуют до тридцати (!) неновых машин. Секрет прост – отдел отдувается за весь холдинг «Гема», частью которого и является «Ауди Центр». А обилие родственных дилерских центров определяет ассортимент. Берут все! Впрочем, есть два исключения, подтверждающие правило – стороной обходят тюнингованные версии и категорически не приемлют модели с правым рулем (сомнительный вариант для солидной компании). Помимо трейд-ина, фирма располагает обычной комиссионкой. А вот быстрого выкупа нет – достойные экземпляры уходят с колес – так зачем рисковать, заморозив средства в неликвидах?

Непрофильные авто берут по цене на 7–8% ниже среднерыночной. Это и есть коммерческий интерес, проще говоря – комиссионные. С «Ауди» картина иная. Существует особая шкала ценности, по которой модели класса люкс (A8, Q7, TT, S и «Оллроуд») в первый год теряют до 35% стоимости, бизнес-класса (A6 и модификации) – до 30%, эконом- (A4, A3, A2) – до 25%. Затем падение цены стабилизируется на уровне 10–15% в год. Горечь утраты в системе трейд-ин компенсируют различными схемами. Сдав автомобиль в качестве первого взноса за новый, вовсе не обязательно вносить разницу наличными. Можно тут же оформить кредит, лизинг (для юридических лиц) либо рассрочку (30% плюс беспроцентный кредит на один год; 40% плюс два года или 50% плюс три). Как кому, а богатым нравится – в основном сдают бизнес-класс в комплектации с АКП (90%) и полным приводом (70%). К сожалению, дизельные модификации встречаются редко – спрос на них превышает предложение.

Предпродажка соответствует уровню техники – все добротно и на полном серьезе. Так, машина с существенным дефектом к покупателю не попадет, но приводить ее в идеальное состояние тоже невыгодно – нормочас дорог! Лучше оставить решение будущему владельцу, приложив дефектную ведомость.

Покупатель нынче разборчивый. Большинство предпочитает «свежак» 2001–2004 гг. с пробегом до 100 тысяч по цене от 9 до 140 тыс. долларов. Иных гарантий, кроме юридической чистоты и остаточной заводской, фирма не предоставляет – за 7% прибыли особо не разгуляешься. Зато понравившийся автомобиль можно осмотреть на подъемнике и опробовать на ходу. Так мы и сделали.

СРОК ГОДНОСТИ

Выбор пал на темно-синий седан A6 2,4 Tiptronic Quattro 2000 года выпуска с про-

егом 189 тыс. км. Помимо списка опций а целую страницу, он привлек относи- ельно доступной ценой – $20 500. А ведь огда-то этого красавца с двигателем V6 ощностью 165 л. с. и пятиступенчатой КП купили у официального дилера (где последствии и обслуживали) почти за 60 тысяч! Осталось выяснить, насколь- о впечатляющая уценка соответствова- а состоянию машины.

Готовый вот-вот разменять третью отню тысяч автомобиль выглядел весь- а пристойно. Зазоры между элемента- и кузова – иномарочные, поверхности мере потерты от моек. Немного разо- аровали лишь многочисленные цара- ины на заднем бампере возле крышки багажника. Похоже, для предыдущего хозяина (или хозяйки?) проем оказался высоковат. Ну не когтистую же собаку возили в грузовом отсеке седана! Следу- ющий изъян удалось обнаружить лишь при дневном освещении – правая передняя дверь показалась чуть глянцевее задней. Угадали: при подготовке к продаже на ней закрасили длинную царапину. Что ж, судя по нетронутому крепежу, здесь обошлись без жестянщика.

О посадке водителя скажем только одно – она безупречна. Сиденье надежно фиксирует тело, руль прекрасно ложится в руки, педали «не жмут». Несмотря на спорную ярко-красную подсветку приборов, показания отменно читаются. Очень понравился аудиоцентр – такой благородный, чистый и насыщенный звук встретишь не часто. Хорошо, что эту красоту можно прикрыть поворачивающейся шторкой с микролифтом. Хоть какой-то шанс, что не украдут. Правда, порой комфорт бьет через край – управлять ручником при опущенном подлокотнике кинематика человеческих рук не позволяет. То есть в движении запасная тормозная система не начеку! Странное упущение.

Нет в машине дискриминации и в отношении остальных седоков. Переднее кресло, помимо прочих регулировок, может (с помощью электропривода) перемещаться по высоте, а пассажир – выбирать собственный микроклимат, не мешая водителю. Сзади также вполне удобно, даже места для ног (невзирая на громоздкий полный привод с подрамниками) в принципе достаточно. Как ни странно, за шесть лет обивочные материалы совсем не состарились – салон до сих пор сияет чистотой. Хотя, разумеется, без хорошей химчистки не обошлось.

Глубокий, с массивным сводом и непропорционально маленькой крышкой багажник показался не очень удобным. Человек среднего роста не дотягивается до задней стенки примерно на треть, что не позволяет достать, скажем, завалившуюся сумку. Не привязывать же ее к одному из многочисленных крючков! Думаем, при таком объеме предпочтительнее


Салон полностью удовлетворяет критериям, принятым в высшем автомобильном обществе.



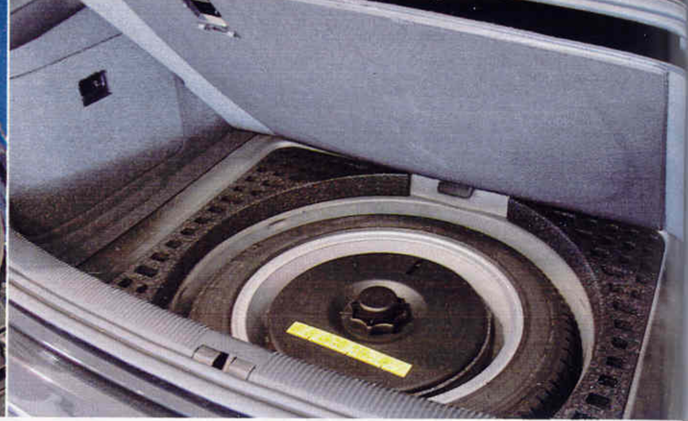

В заднем подлокотнике конструкторы спрятали медицинскую аптечку.


А вот – очевидный изъян – ручник почти недосягаем для водителя.





V-образный шестицилиндровый двигатель разгоняет массивный седан до 214 км/ч.



«Настоящая» запаска размерностью почему-то не соответствует остальным шинам.

кузов типа «Авант» (универсал). Зато понравились откидные спинки с замочными скважинами: отдавая автомобиль, к примеру, в сервис, ценную поклажу можно просто-напросто запереть! Жаль, наши до этого не додумались – актуально!

В моторном отсеке правит бал традиционная для фирмы продольная компоновка. Она оптимальна при полноприводной схеме трансмиссии и, кроме того, позволяет избежать тесноты. Несмотря на обилие места, аккумулятор все же вынесли за перегородку, к ветровому стеклу. Это вызвано заботой о его долголетии – жаркий климат под капотом тому не способствует. Сам мотор снабжен ременным приводом ГРМ – это в наших условиях минус. Официально он ходит 120 тыс. км, только кто станет так рисковать? А саму процедуру замены, требующую установки новых натяжных роликов и помпы, не назовешь ни дешевой, ни простой. Вот и наш избранник время от времени подвывает каким-то подшипником. Не из этих ли?

Снизу следов длительной эксплуатации также немного. Нет ни серьезных потертостей, ни вмятин – лишь мелкие царапины да скол на пластиковой защите. Видать, результат неаккуратной парковки к бордюру. Нет, разумеется, и следов коррозии – стойкость кузовов «Ауди» общеизвестна. Несмотря на шоссейное назначение машины, компоновке днища позавидует иной вседорожник. Никаких выпирающих и незащищенных участков, обнаженных разъемов и торчащих труб: по вспаханному полю не проедешь, а по разбитой грунтовке – запросто.

В многорычажных подвесках не было бы ничего особенного – но вот передние рычаги из алюминиевого сплава оказались обильно покрыты подозрительным белым налетом. Так и есть: от прикосновения порошок осыпался, обнажив глубокую язву. Видно, материал пришелся по вкусу антигололедным реагентам московского разлива. Впрочем, по утверждениям сервисменов, все восемь рычагов передней подвески в сборе с шаровыми опорами и сайлент-блоками свои 80 тыс. км выхаживают. А претензии впору предъявлять не создателям автомобиля, а дорожникам, упорно пытающимся растворять снег прямо там, где он выпал.

Что же, фирменный девиз «Превосходство высоких технологий» в очередной раз оправдался. Респектабельный седан за треть от начальной стоимости – в неплохой форме и готов долго радовать будущего владельца. Важно лишь не нарушать заложенный в конструкцию принцип: неукоснительное соблюдение правил эксплуатации и профессиональный сервис. □

Редакция благодарит компанию «АУДИ ЦЕНТР ЗАПАД» за помощь в подготовке материала.

Отличия хэтчбека «Аллекс», седана «Королла» и универсала «Филдер» начинаются от средней стойки кузова.

НА ТРИ ПЕРСОНЫ

Андрей Кочетов

«Тойота-Королла» уже более трех десятилетий популярна во всем мире благодаря высокому качеству и умеренной цене. Автомобиль производят в 14 и продают в 140 странах мира. Девятое поколение стартовало на рубеже веков. «Короллы» выпускают во множестве модификаций: моторов около десятка, из них три дизеля. Однако они «разведены» по рынкам, и даже в Японии предлагают далеко не все версии.

В России лучше всего продаются новые «короллы»-седаны. А среди праворульных наиболее популярны универсалы с собственным именем «Филдер». Кстати, хэтчбек тоже носит оригинальное название: «Аллекс».

Японские «короллы», как и европейские, выпускают с тремя типами кузовов и тремя уровнями оснащения. Снаружи «японку» выдает только зеркальное расположение дворников и значок на решетке радиатора – для каждого кузова свой! Внутри машины, помимо правого руля, отличают некоторые опции, например автомат складывания боковых зеркал и разрезная спинка заднего сиденья с регулировкой наклона (кроме седана). Зато для внутреннего рынка не предлагают кожаных салонов, подушек безопасности – меньше. В обязательном наборе: ABS, электроусилитель руля, кондиционер (или климат-контроль), фронтальные эйрбэги и электропакет.

По технике европейские и «домашние» версии – без серьезных отличий, есть лишь едва заметная разница в настройках подве-

Черный салон с тканевой обивкой выглядит мрачновато.

Серый велюр – довольно уютно, хотя и не слишком нарядно.

Семейство «Тойота-Королла» девятого поколения. Машины 2000–2002 гг., в зависимости от пробега, состояния и модификации, стоят от 11,5 до 13,5 тыс. долл.



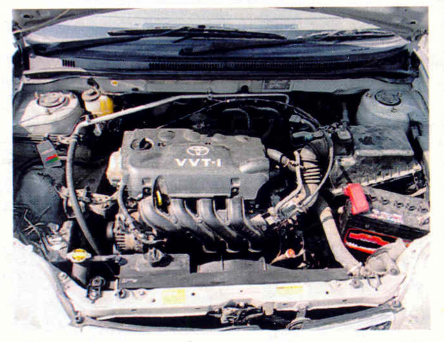


Цвет «кофе с молоком» смотрится почти богато, но требует бережного обращения.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ (НЕКОТОРЫЕ МОДИФИКАЦИИ)

Модель	TOYOTA FIELDER		
	1,5	1,8*	2,2 D
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4385		
ширина	1695		
высота	1520		
база	2600		
колея спереди/сзади	1480/1460		
дорожный просвет	160		
Радиус поворота, м	5,1		
Снаряженная масса, кг	1130	1170 (1210)	1270
Полная масса, кг	1670	1690 (1720)	1760
Макс. скорость, км/ч	180	190 (225)	175
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,8	10,2 (8,4)	12,6
Топливо	АИ-92-95		ДТ
запас топлива, л	60		
Расход топлива, л/100 км:			
городской цикл	10,5	9,0	7,2
загородный цикл	6,3	5,9 (11,1/6,7)	4,8
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4		
Число клапанов	16		
Рабочий объем, см^3	1997	1794	1995
Мощность, кВт/л. с.	81/110	100/136	58/79
при об/мин	6000	6000 (140/190 7800)	4400
Крутящий момент, Н·м	143	171	147
при об/мин	4200	4200	2400
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	A4	A4 (M6)	A4
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	упругая поперечная балка		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	барабанные	барабанные (дисковые)	барабанные
Размер шин	195/65R15		

В скобках – версия с мотором 1,8 л, 140 кВт/190 л. с.



Полуторалитровый мотор VVT-i – разумный компромисс между динамикой, экономичностью и таможенными поборами.

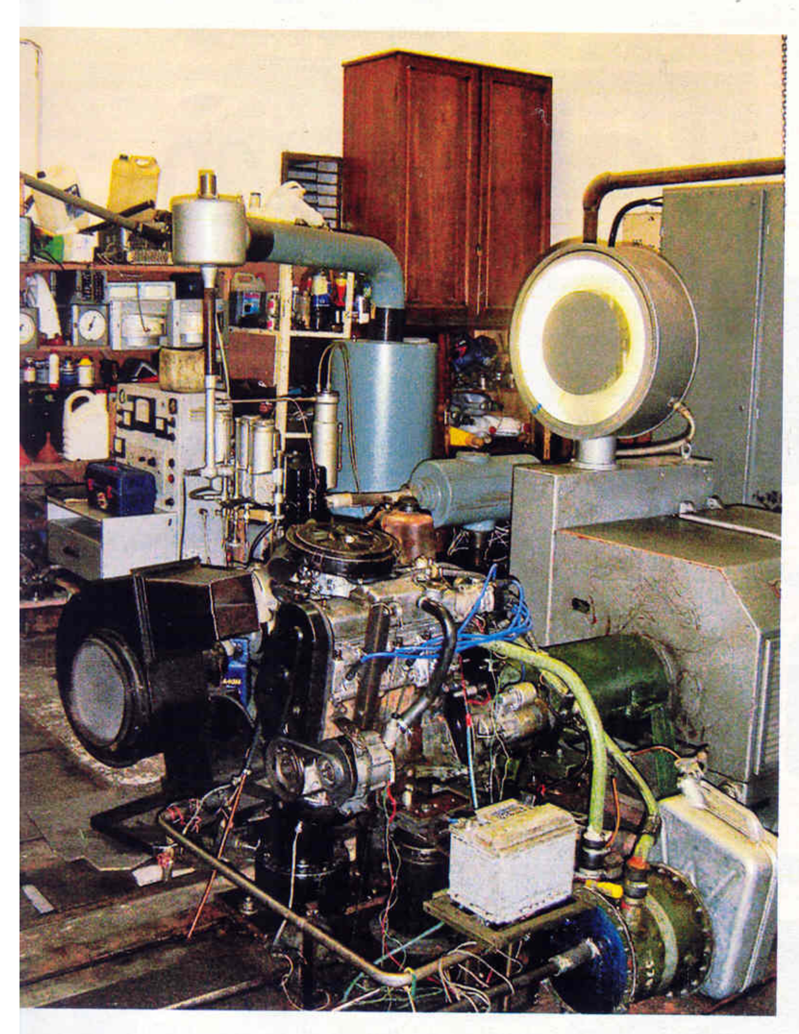
сок и моторов. Японские машины «заточены» больше на комфорт, чем на спортивный стиль вождения. Поэтому на большинстве модификаций (кроме тех, что со 190-сильным мотором) задние тормоза барабанные, а подвески – довольно мягкие. Подавляющее большинство машин оснащают гидромеханическим «автоматом». Механическая коробка – только с самым мощным 190-сильным мотором. Полноприводные версии из Японии – все с «автоматом» и бензиновыми моторами 1,5 и 1,8 л.

Приглядимся поближе к универсалу «Филдер». Автомобиль с 1,5-литровым двигателем и передним приводом в праворульном семействе «Короллы», вероятно, самый практичный. В активе: умеренная цена автомобиля, простота конструкции, как следствие – дешевое, по сравнению с полноприводной машиной, обслуживание, большой багажник.

Бензиновый мотор 1,8 л, конечно, мощнее, но и дороже, в том числе в эксплуатации – из-за расхода топлива. Ведь преимущества в динамике и максимальной скорости для семейного универсала не столь важны, как экономические показатели. Дизель тоже неплох и очень экономичен, но 79 л. с. для современного универсала все-таки маловато. Да и ремонт в случае поломки будет недешев. □

«Филдер» хоть и невелик, но выглядит солидно, к тому же довольно просторен.





ВИАГРА ДЛЯ МОТОРА

Михаил Колодочкин, Александр Шабанов

УНИКАЛЬНАЯ ЭКСПЕРТИЗА ЗР: 700 СТЕНДОВЫХ МОТОЧАСОВ, ВОСЕМЬ ДВИГАТЕЛЕЙ, ТРИ ТОННЫ ТОПЛИВА, ТЫСЯЧИ ЦИФР ПРОТОКОЛА!

Что делать, когда старость уже стучит в дверь, а все еще чего-то хочется? По слухам есть два выхода – обратиться исключительно к духовной жизни или отправиться в аптеку и купить эдакое «молодильное яблочко»: откусил – и вновь цокаешь копытами... Мотор – существо живое, но вместо духовных увещеваний гораздо чаще ему предлагают именно «автовиагру». Вот ей и займемся.

СТАРОСТЬ – НЕ РАДОСТЬ...

Что такое «старость» для двигателя? Начинает пошаливать сердечко – цилиндропоршневая группа. Объем цилиндра растет, а на всех рабочих поверхностях появляется сеточка старческих морщин, в умной литературе называемых «дефектами трения». За сердцем мотора следует и его двигательная система – коленчатый вал и шатуны. Кроме того, прогрессируют тромбозы, вызванные различными отложениями... И если машинка – трудяга, живущая по принципу «маленькая грязь – не грязь, а большая сама отвалится», то отложений в двигателе будет много. А это – и гипотония масляной системы, и тромбоз карбюратора (или инжектора, что значительно серьезнее), и постоянно повышенная температура. Наконец, это всякого рода тяжелые травмы – усталостные дефекты и разрушения деталей, не выдерживающих тяжких условий (тепловые потоки, давление газов и т.п.)... И, как неизбежный результат, – старческая слабость, капризность и слабоумие, несварение топлива, метеоризм выпускной системы и, извините, импотенция мотора...

ХИРУРГИЯ ИЛИ ТЕРАПИЯ?

Хирургия, связанная с пересадкой новых органов, – это дорого, долго и страшновато. А вот таблетки и порошки мы любим... Загнать лошадку до пены изо рта, а потом за три копейки попробовать ее поднять – заманчиво. Но уж если не получается – сразу претензии к производителям: мол, не работает эта ваша бурда совсем. А потому и вся автохимия – мыльный пузырь! Однако же, хватит философии – давайте что-нибудь проверим!

Что проверять? Сейчас на рынке можно насчитать более трех десятков так называемых присадок к маслу. Мы уже объясняли (ЗР, 2006, № 3), что такая терминология неверна, однако имя прижилось. А вот где и как их проверять? Присадки – это вам не шаровые или свечи: ГОСТов на их испытания нет. Как нет и каких-то специализированных лабораторий для испытаний подобной автохимии. В результате нам повезло: работу взялся провести «авторитет» – Центр сертификации топливно-энергетических ресурсов в Санкт-Петербурге. Чтобы полученные им результаты не вызвали сомнений, решили использовать методику, применяемую Центром при проведении процедуры добровольной сертификации подобных препаратов.

Задачу сформулировали так: выяснить, насколько эффективны препараты для лечения больных моторов. Есть ли противопоказания? Или побочные эффекты? И, конечно же, проверить реальность рекламных обещаний: роста мощности, снижения расхода топлива, очищения выхлопа и т.п. Сложность работы заключалась в том, что препараты, как правило, имеют различные механизмы действия. К примеру, одни надо постоянно держать в двигателе, другие вводят туда только на период обработки. У одних заявлен более выраженный противоизносный и антифрикционный эффект, у других – восстанавливающий, у третьих – все вместе. Одни обещают мгновенный эффект, другие – через 1500, 5000, 100 000 км пробега. Кроме того, лечить-то надо больной двигатель, а найти даже двух абсолютно одинаковых больных практически невозможно...

Действовать решили так. Препараты будут соревноваться как бы сами с собой, точнее – со своей рекламой, а мы посмотрим, как они работают, что дают и могут ли быть потенциально опасны для двигателя. Сравнивать же будем не один препарат с другим, а состояние двигателя до и после цикла обработки, предписанного производителем каждого «снадобья».

ЧТО И КАК ПРОВЕРЯЛОСЬ?

Для испытаний каждой присадки использовали свой, отдельный двигатель ВАЗ-2108! Пробег каждого – за 100 тыс. км. Двигатели были разобраны, дефектованы и обмерены. Кроме того, все поршневые кольца были раскоксованы, канавки в поршнях почищены. Но – и это главное! – износ деталей остался прежним. Все поршневые кольца и вкладыши были взвешены на аналитических весах, а начальное состояние рабочих поверхностей – сфотографировано.

После этого двигатели собрали, прикатали на стенде, после чего провели полную их диагностику – замерили герметичность цилиндропоршневой группы, мощность двигателя и его механических потерь, расходы топлива, токсичность отработавших газов, давление и температуру масла на режимах так называемого универсального цикла испытаний, то

есть комбинации режимов городского и шоссейного циклов эксплуатации. Все это делалось, естественно, на моторном стенде.

Итак, первая страница нашей медицинской карты двигателя заполнена. Результат – все движки живы, но условно. Диагностировалось снижение мощности, повышенные расходы топлива и токсичность. Давление масла и компрессия, конечно же, были пониженными. А дальше – все, как доктор прописал: ввели, покрутили на холостых и поехали согласно инструкции. Где надо, добавляли лекарство или меняли масло… По ходу «заезда» наблюдали изменение клинической картины, проводя контрольные замеры через каждые 200 км (во временном эквиваленте, естественно). А по окончании пробега – новый цикл замеров, разборка двигателя, его дефектовка, взвешивание деталей.

Поскольку разные присадки требуют различного времени для достижения максимального эффекта, в зависимости от препарата катались от 2000 до 8000 км.

СРЕДСТВА НАРОДНОЙ МЕДИЦИНЫ

Для испытаний решили взять препараты, которые, с одной стороны, больше других на слуху, а с другой – представляют собой определенный класс со своим принципом работы. Подробности – в Нашей справке.

Каждую группу представляли два участника. От «геомодификаторов трения» были приглашены украинский состав «ХАДО» и «синтезатор металлов» по имени «ФОРСАН», представленный одноименной московской компанией, но произведенный, однако, в Питере. Из партии «кондиционеров металла» взяли составы SMT-2 и «РЕНОМ», предлагаемые на рынке компанией «AGA». Из группы реметаллизантов были приглашены составы «Ресурс» питерской компании «ВМП-Авто» и швейцарский Metalyz-6. Ну а из сравнительно редкой группы так называемых «слоистых модификаторов» отыскали опять же питерский восстанавливающий «СУРМ» и немецкий Liqui Moly. Итого – восемь составов, восемь двигателей, много бочек 95-го бензина и 50-литровая бочка моторного масла – обычной лукойловской минералки, причем «пожиже» – 10W30. Это сделано специально – ведь модифицировать будем поверхности трения, а именно на маловязком масле эффект должен быть посерьезнее… Так что заранее дадим присадкам некоторую фору.

УТРАЧЕНЫ ЛИ ИЛЛЮЗИИ?

Сразу обрадовало то, что после обработки полуживых двигателей ни один из них не отправился в «морг». Это уже неплохо… Правда, при этом ни один из них не обратился в новорожденного младенца, но каждая присадка в чем-то помогла: некий терапевтический эффект очевиден. А поскольку каждый из составов работал по-своему, нам удалось выявить как особенности технологии их применения, так и некоторые противопоказания. Подробности – в комментариях по конкретным препаратам.

Тех, кто ожидает от нас оценки типа «да – нет», разочаруем: ее не будет! Наши исследования носили слишком серьезный характер, чтобы делать всеобъемлющие выводы по результатам одиночных испытаний. Однако ясно следующее: в большинстве случаев определенный положительный эффект восстановления имеет место. Но роста размера деталей не обнаружено НИ У ОДНОЙ ПРИСАДКИ! Эффект восстановления получился в результате очистки двигателя и его масляной системы, а также некоторого «подлечива-

КОММЕНТАРИЙ СПЕЦИАЛИСТА

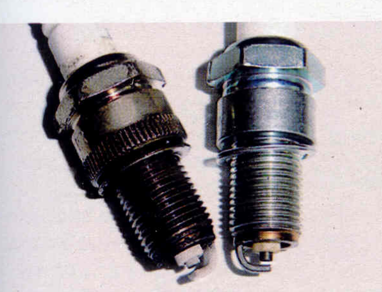
Э.М. МОХНАТКИН, доктор технических наук, профессор, эксперт Ростехрегулирования (РОСС RU. 0001.3107023)

Практически все составы дали некоторый положительный эффект. Одновременно выявились и негативные последствия – это и увеличение зольности масла, выявленное для состава «РЕНОМ»; и формирование металлосодержащих отложений, в ряде случаев способных даже шунтировать свечи, характерное для работы металлоплакирующих составов. Отметим засорение жиклеров карбюратора порошками дисульфида молибдена при обработке слоистыми модификаторами. Кроме того, при использовании геомодификаторов в определенных случаях нарушается тепловой баланс двигателя.

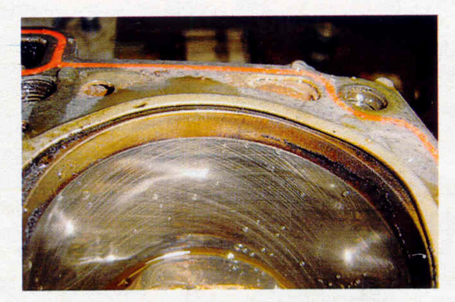
Большое различие между результатами испытаний и рекламными обещаниями было ожидаемо. Так, сравнительно небольшой рост компрессии объясняется, очевидно, тем, что при подготовке двигателей к испытаниям они разбирались – при этом восстанавливалась подвижность поршневых колец, залегание которых является основным фактором снижения компрессии. В реальном же двигателе при обработке присадками кольца чаще всего либо частично, либо полностью раскоксовываются – это дает видимый эффект восстановления. Невысокий эффект снижения токсичности объясняется методикой ее измерения: фирмы обычно пользуются замерами на режимах холостого хода, а при стендовых испытаниях применяют нагрузочные режимы универсального цикла, как и принято сейчас во всем мире. Эффект по расходу топлива также было бы целесообразно пересчитать на статистику универсального цикла.

Проведенная экспертиза еще раз подтвердила: разработчикам «лечебных» составов следует заявлять только реально ожидаемую эффективность при четко прописанной технологии их применения. Она же вновь указала на целесообразность обязательной сертификации всей автохимии по специальным методикам.

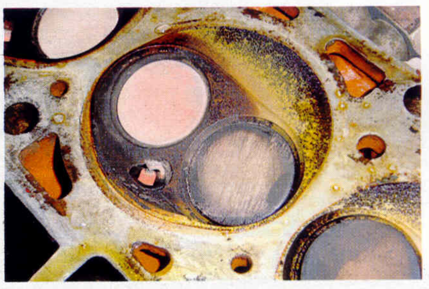
ЭФФЕКТ В ЕДИНИЦЫ ПРОЦЕНТОВ – ЭТО ХОРОШИЙ РЕЗУЛЬТАТ! ОБЕЩАНИЕ ДЕСЯТКОВ ПРОЦЕНТОВ – РЕКЛАМА…



А вот это – **уже криминал! Слева – свеча после «РЕНОМА», справа – обычная. Зола хороша в качестве удобрения, но не в двигателе.**



«Ресурс» говорил о специальной маслоудерживающей структуре поверхности. Ну что же, через 5 часов капельки еще висят.



Не случайно на Западе металлосодержащие присадки не в почете: от «Метализа» и свечи померли, и всему остальному нехорошо…

ИЗБРАННЫЕ ВЫПИСКИ ИЗ «МЕДИЦИНСКОЙ КАРТЫ»

Синтезатор металлов «ФОРСАН»

Производитель – **ЗАО ХК «ФОРСАН», Москва, Россия**



Цена (на обработку двигателя) – три упаковки по 500 руб. – итого 1500 руб.

Способ применения

Три стадии обработки. После первой обработки – промывка двигателя и смена масла, после второй – смена масла.

Что обещано?

Увеличение срока службы узлов до 10 и более раз, восстановление изношенных поверхностей, уменьшение трения в 10 раз, увеличение мощности на 10–15%, снижение расхода топлива на 10–15%, снижение токсичности.

Что получили при испытаниях?

Рост компрессии в среднем – на 0,2 кгс/см². Увеличение мощности – на 3,6%. Снижение расхода топлива – на 5,7%. Улучшение токсичности по усредненному показателю – на 2,5%. Изменение размера деталей – не обнаружено. Снижение давления масла – на 10%, увеличение на 11% – после его замены перед третьей обработкой. Снижение потерь трения на режиме холостого хода – на 13,4%.

Что не понравилось?

В процессе второй обработки были замечены рост выхода окислов азота, детонация, уменьшение температуры в системе охлаждения. После третьей признаки усилились. Кроме того, наблюдалось снижение давления масла. После замены масла давление увеличилось и стабилизировалось.

Общее мнение о результатах испытаний

Хорошие показатели по росту мощности и снижению расхода. Отметим понятную технологию применения.

Восстановитель компрессии двигателя внутреннего сгорания «СУРМ»

Производитель – **ООО «ПИОТР», Санкт-Петербург, Россия**



Цена (на обработку двигателя) – 160 руб.

Способ применения

Вводится в двигатель через свечные отверстия. Количество – в зависимости от рабочего объема двигателя.

Что обещано?

Уменьшение расхода масла в 1,5–2 раза, увеличение компрессии на 2–4 кгс/см², а мощности двигателя – на 25–30%, уменьшение расхода топлива и токсичности в 1,5–2 раза.

Что получили при испытаниях?

Рост компрессии в среднем по всем цилиндрам на 0,3 кгс/см². Увеличение мощности двигателя – на 2,5%, снижение расхода топлива – на 3,5%. Уровень токсичности по усредненному показателю практически сохранился. Существенное улучшение по CH было компенсировано повышением выхода окислов азота. Изменение размера деталей – не обнаружено.

Изменение давления масла после замены масляного фильтра – в пределах погрешности измерения, до замены – снижение давления на 8%. Снижение потерь трения на режиме холостого хода – на 10,7%.

Что не понравилось?

Наблюдалось уменьшение давления масла. После замены масляного фильтра давление восстановилось.

Общее мнение о результатах испытаний

Недорогой препарат работает довольно эффективно и без тяжелых последствий для двигателя.

Гель-ревитализант для бензиновых двигателей «ХАДО»

Производитель – **ООО «ХАДО», Харьков, Украина**



Цена (на обработку двигателя) – три упаковки по 400 руб.

Способ применения

Три стадии обработки, в процессе которых гель в заданном количестве вводится в масло. Промежуток – 100–250 км. Завершение обработки – через 1500 км.

Что обещано?

Увеличение срока службы узлов двигателя в 3 раза, восстановление деталей цилиндропоршневой группы, кривошипно-шатунного и газораспределительного механизмов, повышение и выравнивание компрессии в цилиндрах, увеличение мощности, эластичности и приемистости двигателя, снижение расхода топлива на режиме холостого хода до 30%, снижение шума и вибрации, защита от износа на режимах холодного пуска, снижение содержания CO и CH в 2–10 раз.

Что получили при испытаниях?

Рост компрессии в среднем – на 0,4 кгс/см². Увеличение мощности двигателя – на 0,6%. Снижение расхода топлива – на 3,2%. Слабовыраженное улучшение токсичности по усредненному показателю – на 2,5%. Изменение размера деталей – не обнаружено. Снижение давления масла – на 5%, слабовыраженное увеличение – после смены масла. Снижение потерь трения на режиме холостого хода – на 11,4%.

Что не понравилось?

В целом все нормально, если не считать отложений красного цвета на масляном поддоне. Падение давления масла – также не лучший побочный эффект.

Общее мнение о результатах испытаний

Скорее – положительное.

Активный реметаллизант «Ресурс»

Производитель – **компания «ВМП-Авто», Санкт-Петербург, Россия**



Цена (на обработку двигателя) – три упаковки по 85 руб. – итого 255 руб.

Способ применения

Вводится в свежее масло, концентрация зависит от степени износа двигателя.

Что обещано?

Снижение угара масла до 5 раз, увеличение компрессии до 40%, защита двигателя от сухого трения при пуске и высоких нагрузках.

Что получили при испытаниях

Рост компрессии в среднем по всем цилиндрам – на 0,5 кгс/см². Увеличение мощности двигателя – на 1,1%. Снижение расхода топлива – на 4,9%. Слабовыраженное улучшение токсичности по усредненному показателю – в пределах погрешности измерения. Изменение размера деталей – не обнаружено. Изменение давления масла – в пределах погрешности измерения. Снижение потерь трения на режиме холостого хода – на 8,4%.

Что не понравилось?

При вскрытии двигателя был обнаружен металлический налет красного цвета на поверхностях поршней и головки блока цилиндров. При использовании старых свечей зажигания возможен их ускоренный выход из строя. В поддоне обнаружены темно-коричневые отложения, смываемые только сильными растворителями.

Общее мнение о результатах испытаний

С учетом невысокой цены препарата – неплохо, если бы не осаждения бронзового цвета, способные погубить лямбда-зонды и свечи.

ИЗБРАННЫЕ ВЫПИСКИ ИЗ «МЕДИЦИНСКОЙ КАРТЫ»

Синтетический кондиционер металлов 2-го поколения SMT-2
Производитель – **SMT Performance Products, Inc, USA**



Цена (на обработку двигателя) – 350 руб.

Способ применения

Добавление в заданной пропорции в моторное масло. При смене масла – повторное добавление.

Что обещано?

Увеличение мощности, облегчение пуска двигателя, увеличение интервалов между регулировками, уменьшение шума в салоне, уменьшение температуры и темпа загрязнения двигателя. Снижение расхода топлива до 10%, расхода масла на угар, увеличение срока службы масла до 30%, снижение затрат на регулировку цепи и клапанов, увеличение срока службы в 2–2,5 раза. Снижение токсичности выхлопа, продление периода «малой токсичности», уменьшение засорения окружающей среды.

Что получили при испытаниях?

Рост компрессии в среднем – на 0,2 кгс/см^2. Изменение мощности двигателя – в пределах погрешности измерения. Изменение расхода топлива – в пределах погрешности измерения. Изменение токсичности по усредненному показателю – в пределах погрешности измерения. Изменение размера деталей – не обнаружено. Снижение давления масла на 17% до замены фильтра, сохранение давления в пределах погрешности измерения – после замены. Снижение потерь трения на режиме холостого хода – на 8,8%.

Что не понравилось?

Замечаний нет.

Общее мнение о результатах испытаний

Ни лучше, ни хуже практически не стало.

Ремонтно-восстановительная присадка «RENOM Engine»
Производитель – **компания «Лаборатория триботехнологий», Зеленоград, Россия**



Цена (на обработку двигателя) – 350 руб.

Способ применения

Добавление в заданной пропорции в свежее моторное масло.

Что обещано?

Увеличение срока службы двигателя, восстановление изношенных пар трения двигателя, повышение компрессии в цилиндрах до 5%, увеличение эффективной мощности до 3%, снижение расхода топлива до 3%, снижение мощности механических потерь до 6%.

Что получили при испытаниях?

Рост «компрессии» в среднем по всем цилиндрам на 0,3 кгс/см^2 в середине цикла испытаний, снижение по сравнению с базовым значением на 0,1 кгс/см^2 по окончании испытаний. Увеличение мощности двигателя – на 1,6%. Снижение расхода топлива – на 5,1%. Ухудшение токсичности по усредненному показателю – на 10,5%. Изменение размера деталей – слабый износ поршневых колец. Изменение давления масла – в пределах погрешности измерения. Снижение потерь трения на режиме холостого хода – на 11,2%.

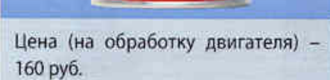
Что не понравилось?

Зольные отложения на свечах и выпускных клапанах, выраженные аномалии сгорания на режимах больших нагрузок. А зола – это снижение эффекта и рост износов по мере наработки двигателя с присадкой.

Общее мнение о результатах испытаний

Заявленные обещания в целом подтвердились – это следует отметить, но вот зола в цилиндрах – лишний абразив…

Антифрикционная присадка в масло Liqui Moly
Производитель – **компания «Liqui Moly», Германия**



Цена (на обработку двигателя) – 160 руб.

Способ применения

Вводится в свежее масло.

Что обещано

Снижение износов, оптимизация мощности, уменьшение расхода топлива, более мягкий пуск.

Что получили при испытаниях?

Рост «компрессии» в среднем в пределах погрешности замера. Увеличение мощности двигателя на 1,1%, изменение расхода топлива в пределах погрешности измерения. Уровень токсичности практически сохранился. Существенное ухудшение CH было компенсировано улучшением показателей по окислам азота. Изменение размера деталей – не обнаружено. Изменение давления масла – в пределах погрешности измерения. Снижение потерь трения на режиме холостого хода – на 13,7%.

Что не понравилось?

На конечной стадии испытаний наблюдались – неустойчивая работа на режимах малых нагрузок, обеднение смеси на номинальных режимах. Причина – осаждение частиц дисульфида молибдена на поверхностях дозирующих элементов карбюратора. После продувки карбюратора работа двигателя восстанавливалась.

Общее мнение о результатах испытаний

Хороший антизадирный препарат, но чреватый своей способностью осаждаться и там, где надо, и там, где не надо. Для «лечения» применять не стоит, а вот «супердрайверам», насилующим двигатель на форсированных режимах, он может помочь.

Реметаллизатор двигателя Metalyz-6
Производитель – **ACTEX INTERNATIONAL, Швейцария**



Цена (на обработку двигателя) – 320 руб.

Способ применения

Вводится в свежее масло.

Что обещают

Снижение угара масла, восстановление компрессии, продлевает срок службы двигателя, снижает его шумность.

Что получили при испытаниях?

Рост «компрессии» в среднем по всем цилиндрам – на 0,4 кгс/см^2. Снижение мощности двигателя – на 2,1%. Увеличение расхода топлива – на 6,8%. Нарушения в работе свечей зажигания (изоляторы покраснели). После замены свечей изменения мощности и расхода топлива оказались в пределах погрешности измерения. Выраженное улучшение токсичности по усредненному показателю – в основном за счет резкого снижения выхода окислов азота при одновременном ухудшении выхода CH. Изменение размера деталей – не обнаружено. Изменение давления масла – в пределах погрешности измерения. Снижение потерь трения на режиме холостого хода – на 6,3%.

Что не понравилось?

Характерные налеты и отложения в камере сгорания, нарушения в работе свечей.

Общее мнение о результатах испытаний

Свечи погибли явно из-за препарата, не зря на Западе металлосодержащие присадки не жалуют. Та же участь может ожидать нейтрализаторы и датчики кислорода.

НАША СПРАВКА

Как работают «присадки» в масло?

Результатом старения двигателя является рост зазоров и накопление на рабочих поверхностях царапин, сколов и микрозадиров. Отсюда – рост расхода топлива, повышенная скорость износа, потеря мощности. Кроме того, в двигателе накапливается грязь. А действие препаратов аналогично общеизвестному домашнему ремонту. Скажем, «геомодификаторы трения» занимаются своего рода микрошлифовкой. В масло добавляется комбинация мелкофракционных мягких минеральных составов, чаще всего – на основе породы «серпентинит» (или, по-русски – «змеевик»). Эти порошки делают поверхности гладкими и ровными, внедряясь в поверхностные слои металла и превращая его в металлокерамическую субстанцию – композит.

Вместо «намазать поверхность» ученые говорят «плакировать». Этим занимается вторая группа препаратов. Аналог такой «шпатлевки» вводится прямо в масло. А «мажут» либо частицами или ионами мягких металлов (медь, свинец, олово, серебро), тогда это – металлоплакирующие составы, либо какими-нибудь полимерами (это – полимерное плакирование). А еще можно намазать поверхности чем-то скользким по самой своей природе – графитом или дисульфидом молибдена, например. Тогда – это слоистые плакирующие составы.

Исцарапанную поверхность можно при желании протравить какими-нибудь кислотами или щелочами. По такому принципу работают препараты еще одной группы – хемосорбенты и, в частности, «кондиционеры» металлов. Кроме того, эти составы запускают некий процесс «безызносности», открытый довольно давно российскими трибологами и носящий название «эффект Гаркунова». По-простому это означает, что та самая химия, воздействующая на поверхности, перегоняет продукты износа в ионное состояние и потом осаждает снова в зонах износа.

Да, еще – все составы моют двигатель! И это – важно…

ния» его поверхностей трения. Пояснения – в Нашей справке.

Очевидно, что сама технология применения присадок должна быть различной для двигателей с различной степенью износа. Это – опять же, прямая аналогия с человеком. Ведь дозировка лекарства предписывается исходя из индивидуальных особенностей пациента. В нашем же случае на это обратил внимание только «ФОРСАН», да и то в качестве диагностического признака он выбирает пробег автомобиля (?). Но 100 тыс. километров может накатать и старичок пенсионер в летних поездках на дачу, и продвинутый супердрайвер.

Еще один принципиальный вывод: никаких десятков процентов обещанного эффекта мы не обнаружили. Единицы процентов – действительно были, и это, на наш взгляд, уже очень и очень неплохо!

Ну а лить или не лить – пусть каждый все-таки решает сам. В очередной раз ответим вопросом на вопрос: пить или не пить лекарства? Надеемся, наша информация поможет вам принять взвешенное решение. □

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Может ли какой-то препарат улучшить показатели автомобиля на 10% и более?



19% *Да, может*

81% *Нет, это в принципе невозможно*



ХОЛОДНЫЕ ЗАКУСКИ

Сергей Мишин

Начало сентября – время, когда мы публикуем итоги нашего традиционного теста зимних шин «отечественной» размерности. На этот раз – основное внимание шипованным 14-дюймовым. Специалисты считают размер 175/65R14 более подходящим для зимы, чем 185/60R14. Шины с более высоким профилем несколько комфортнее (мягче), да и удельное давление на дорогу (читай, сцепные свойства на льду) из-за меньшей площади пятна контакта чуть-чуть лучше. Есть еще одна причина – новинок от лидеров мирового шинпрома меньше чем на 14 дюймов просто нет. Обращаем внимание: количество шипов у 14-дюймовых шин, по скандинавским меркам, не должно превышать 110, а у 13-дюймовых – 90.

Совсем уж сбросить со счетов 13 дюймов было бы неправомерно, поэтому в тесте присутствуют наиболее передовые модели 175/70R13 от отечественных производителей. Все шины разделены на три ценовые категории: дорогие элитные, средний класс и эконом-класс бюджетные. В каждом ценовом классе мы ввели табель о рангах.

И вот результаты. Nokian HKPL 4 продолжила успехи двух минувших лет (то была размерность 175/70R13) и утвердилась в «звании» наиболее приспособленной шины к российским зимним дорогам. Причем отрыв от остальных в размерности 175/65R14 оказался больше, чем в 13 дюймах. Одно только: «Нокиан» очень дороги.

Вместе с финнами на подиуме расположились «Мишлен» и «Континенталь». Основное различие между ними, на наш взгляд, в характере. «Мишлен» – шина более, если хотите, «интеллигентная», предпочитающая ухоженные дороги, а «второй викинг» больше подходит для глубинки, поскольку увереннее чувствует себя на заснеженных дорогах. «Гудьир» заметно отстает от лидирующей компании, он даже пропустил вперед «пятый Карпог» – мишленовскую шину «второго дивизиона». Что поделаешь, устаревшая модель UG 500 уже не в силах тягаться с «молодыми» конкурентами.

Приятно удивил Vredestein Icetrac, показав неплохие результаты. Эти шины хоть и получили недавно российское гражданство («Фредештайн» принадлежат компании «Амтел»), но явно создавались не для России. Только вот с «ценником» здесь очевидный перебор. Если Icetrac отнести к дорогим шинам, то он займет лишь пятое место в классе, расположившись за «Гудьиром», а если считать средним классом, что мы и сделали, – выдвинется на подиум (второе место). Но при этом цена оказывается слишком высокой.

Ситуация с Ice Cruiser более запутана. Судя по всему, с этой моделью «Бриджстоун» ушел в средний класс, отказавшись от соперничества с лидерами в производстве зимних покрышек. По мнению специалистов, шина сделана из недорогих материалов. Косвенно подтверждают это и самые дешевые шипы – однофланцевые, и полученные результаты – Ice Cruiser едва превысил рубеж в 800 баллов. При этом неоправданно дорог – самое высокое (после «Нокиан») соотношение цена-качество.

В среднем ценовом классе Kleber Kapnor 5 оказался вне конкуренции – обыграл всех с большим отрывом. Вполне достойная шина, чувствует себя очень уверенно на наших зимних дорогах. Похоже, «Мишлен» всерьез взялся за зимние покрышки, почувствовав огромный потенциал российского рынка. И с ценой все в порядке: «Клебер» можно купить почти за те же деньги, что и «одноклассников» – Toyo, Kumho

15-е место
Yokohama Guardex 700 – 175/65R14
Место изготовления – **Филиппины**



757,1 балла

(6-е место в среднем классе)
Индекс скорости – Т (190 км/ч)
Глубина рисунка протектора – 8,7–9,2 мм
Масса шины – 7,7 кг
Количество/выступание шипов – 110/1,1–1,8 мм
Средняя цена – 2000 руб.
Соотношение цена/качество – 2,64

Это не новые шины, и не первый раз они в наших тестах, правда, в другом размере. Здесь они оказались несколько хуже, чем 175/70R13 в прошлом году. Хотя по характеристикам и поведению очень близки родственникам меньшего размера.

Сцепные свойства «Гуардекса» на льду и снегу весьма низкие. Троганье – только внатяг, хотя разгон возможен и с буксованием. При торможении шины блокируются неожиданно резко.

Управляемость оценена хуже всех – «Калина» на этих шинах ведет себя неоднозначно. Может распрямить траекторию, а может сорваться в занос. Даже на прямой требует аккуратности – приходится все время корректировать курс. Глубокий снег можно преодолеть лишь с ходу.

На асфальте отлично, словно на летних, держит прямую, но при торможении юзом кажется, что под колесами масло.

Плавность хода без замечаний, но уровень неприятно пульсирующего шума великоват.

Расходы топлива скромные.

➕ Хорошие курсовая устойчивость на асфальте, топливная экономичность, плавность хода.

➖ Низкие сцепные свойства на зимней дороге; плохие проходимость, курсовая устойчивость на заснеженной дороге, тормоза на асфальте.

***Рекомендуем** для асфальтовых дорог, частично покрытых укатанным снегом.*

14-е место Tunga С-140 – 175/70R13

Место изготовления – **Россия**



758,7 балла

(5-е место в эконом-классе)
Индекс скорости – Q (160 км/ч)
Глубина рисунка протектора – 8,6–9,2 мм
Масса шины – 7,3 кг
Количество/выступание шипов – 103/0,9–2,7 мм
Средняя цена – 1100 руб.
Соотношение цена/качество – 1,45

Особенности – направленный рисунок протектора

Низкие сцепные свойства в продольном направлении, за исключением разгона на снегу, особенно укатанном. При торможении колеса рано срываются в юз, а раскручиваются потом долго и неохотно.

Боковые сцепные свойства среднего уровня. Управляемость проблематична – в повороте нужна предельная внимательность – жди подвоха. «Калина» на этих шинах не любит резких действий рулем – стремится в занос.

На заснеженной дороге «Тунга» рыскает, затягивается в более глубокий снег. Снежную целину преодолевает неохотно, зарывается, работая как фреза, но назад выезжает неплохо.

На асфальте «плавает» по полосе – при наборе скорости нетрадиционно для вазовских переднеприводников уводит влево, а при сбросе газа забирает вправо. Тормозит очень неплохо.

Уровень комфорта низкий – шумит и трясет. Расходует много топлива, особенно на высокой скорости.

(+) Хорошие тормоза на асфальте; приличные боковые сцепные свойства на снегу и льду.

(–) Очень слабые тормоза на снегу, курсовая устойчивость на прямой, особенно на асфальте, уровень комфорта.

***Рекомендуем** для асфальтовых дорог, частично покрытых льдом и снегом.*

13-е место Kumho Izenwis KW-19 – 175/65R14

Место изготовления – **Корея**



797,1 балла

(5-е место в среднем классе)
Индекс скорости – Т (190 км/ч)
Глубина рисунка протектора – 9,0–9,4 мм
Масса шины – 7,8 кг
Количество/выступание шипов – 110/1,1–1,6 мм
Средняя цена – 1900 руб.
Соотношение цена/качество – 2,38

Особенности – направленный рисунок протектора

«Айзенвис» более приспособлен к зимним дорогам, чем две предыдущие шины, общее впечатление – скромный середнячок.

Трогается и разгоняется неохотно. Откровенно слаб разгон на заснеженной дороге. Радует хотя бы то, что тормозит. При выполнении «переставки» неплохо цепляется за плотный снег. В повороте ведет себя нестабильно – сильно запаздывает на поворот руля, затем уходит в снос. Когда автомобиль удается-таки пустить по дуге, он вдруг срывается в занос.

По прямой едет без замечаний, но глубокий снег не любит. «Калина» как будто упирается, трогается неуверенно, поворачивать не хочет. Ладно хоть назад выезжает.

На асфальте по прямой идет ровно, без замечаний, но тормозит плохо. Уровень шума умеренный, но жесткость покрышек излишняя. Расход топлива – среднего уровня.

(+) Неплохие тормоза на снегу и льду, боковое сцепление на укатанном снегу, курсовая устойчивость и уровень шума.

(–) Слабые разгон на снегу и боковые сцепные свойства на льду, тормоза на асфальте.

***Рекомендуем** для асфальтовых дорог, частично покрытых льдом и укатанным снегом.*

12-е место Кама-518 – 175/70R13

Место изготовления – **Россия**



801 балл

(4-е место в эконом-классе)
Индекс скорости – Т (190 км/ч)
Глубина рисунка протектора – 6,2–8,3 мм
Масса шины– 7,1 кг
Количество/выступание шипов – 110/0,9–2,6 мм
Средняя цена – 1250 руб.
Соотношение цена/качество – 1,56

Особенности – направленный рисунок протектора

«Кама» набрала более 800 баллов, но ее сцепные свойства на зимней дороге на фоне других шин весьма скромные. Трогается и разгоняется только внатяг, без пробуксовки. Тормозить лучше без блокировки, но это не всегда удается, поскольку удержать грань очень сложно.

В повороте перебор скорости не столь страшен, как на предыдущих покрышках – «Калина» в скольжениях хорошо цепляется за лед. Занос, если и возникает, не доставляет водителю беспокойства – очень плавный, не требующий корректировки.

На заснеженной прямой машина рыскает, правда, в пределах полосы. В глубоком снегу чувствует себя неплохо, но предпочитает движение ходом. Пробуксовка нежелательна.

На асфальте самопроизвольные уводы – курсовая устойчивость хуже, чем на снегу, но тормоза очень хороши.

Комфорт «Камы» ниже среднего – шумит и трясет автомобиль, подробно передавая на него все неровности дороги. По топливной экономичности – из середнячков.

(+) Хорошие тормоза на асфальте, боковое сцепление на льду при буксовании.

(–) Слабые тормоза на льду и разгон на снегу; плохая курсовая устойчивость, особенно на асфальте; низкий уровень комфорта.

***Рекомендуем** для асфальтовых дорог, частично покрытых льдом и снегом.*

11-е место Amtel Nordmaster – 175/70R13

Место изготовления – **Россия**



801,8 балла

(3-е место в эконом-классе)
Индекс скорости – Q (160 км/ч)
Глубина рисунка протектора – 9,3–9,9 мм
Масса шины – 7,2 кг
Количество/выступание шипов – 112/0,9–1,8 мм
Средняя цена – 1300 руб.
Соотношение цена/качество – 1,62

Особенности – направленный рисунок протектора

Ошипованный «правильными» двухфланцевыми шипами «Амтел» улучшил сцепные свойства на льду и поправил баланс «разгон-торможение».

Торможение лучше, чем разгон. Момент блокировки чувствуется очень хорошо. Колеса после растормаживания быстро раскручиваются. Эффективно прерывистое торможение.

Управляемость «Калины» на зимней дороге хорошая, хотя на разных покрытиях предельное поведение автомобиля в повороте неодинаковое – на льду снос, а на снегу легкий занос.

На заснеженной прямой – без замечаний. Но в глубоком снегу «мастер» пасует – троганье возможно только внатяг, иначе покрышки закапываются в снег. Назад выбирается неуверенно.

На асфальте держится молодцом, тормозит на среднем уровне.

По плавности хода претензий нет, но по шуму... Гудят, как самолет на взлете – слышно, как шипы «работают» на асфальте.

(+) Хорошие курсовая устойчивость на заснеженной дороге, управляемость на зимней дороге; высокие боковые сцепные свойства на льду при буксовании.

(–) Низкие боковые сцепные свойства на льду и укатанном снегу; плохая проходимость; очень сильный шум; высокий расход топлива.

***Рекомендуем** для обледенелых и слегка заснеженных дорог.*

10-е место
Tunga ExtremeContact – 175/65R14

Место изготовления – **Россия**



803,6 балла

(2-е место в эконом-классе)
Индекс скорости – Q (160 км/ч)
Глубина рисунка протектора – 7,8–8,7 мм
Масса шины– 7,3 кг
Количество/выступание шипов – 90/1,4–2,2 мм
Средняя цена – 1200 руб.
Соотношение цена/качество – 1,49
Особенности – направленный рисунок протектора

Хорошо прогнозируемые разгон и торможение на снегу и льду, хотя продольные сцепные свойства оставляют желать лучшего. Но боковые благодаря множеству шипов в плечевых шашках весьма высоки – и на «переставке», и на ледяном круге «экстремальный контакт» оправдывает свое название.
Поведение «Калины» в повороте на льду и укатанном снегу хорошее и понятное, но на свежевыпавшем или рыхлом снегу может возникнуть резкий занос. На заснеженной прямой рыскает, а в глубоком снегу просто не едет. Назад выбирается с трудом.
На асфальте «плавает» по полосе, подобно «младшей» «Тунге С-140». Похоже, недостаточная курсовая устойчивость при высокой скорости – это фамильная черта. Зато тормоза – самые лучшие среди всех участников теста.
По комфорту эти шины лучшие из бюджетных – на уровне покрышек категории люкс.
Расход топлива великоват.

(+) Хорошая управляемость на зимней дороге; лучшие тормоза на асфальте; высокий уровень комфорта.

(–) Плохие тормоза на льду и проходимость в глубоком снегу; высокий расход топлива, особенно на высоких скоростях.

***Рекомендуем** для любителей комфортной езды по асфальтовым дорогам, покрытым льдом и укатанным снегом.*

9-е место
Bridgestone ICE Cruiser 5000 – 175/65R14

Место изготовления – **Япония**



804,8 балла

(4-е место в среднем классе)
Индекс скорости – T (190 км/ч)
Глубина рисунка протектора – 9,2–9,4 мм
Масса шины – 8,0 кг
Количество/выступание шипов – 110/1,0–1,8 мм
Средняя цена – 2300 руб.
Соотношение цена/качество – 2,86
Особенности – направленный рисунок протектора

Как было сказано, с этой моделью «Бриджстоун» ушел в класс недорогих (средних) шин. Впрочем, предыдущие шипованные модели (WT-14 и WT-17) ни разу не поднимались на подиум в шинных тестах.
Сцепные свойства, оставляющие желать лучшего, скромный, не терпящий буксования разгон, недостаточно эффективные тормоза – так выглядит «ледяной крейсер» на зимней дороге. В быстром повороте вполне вероятен резкий прогрессирующий занос. Если дойдет до скольжений – контроль над автомобилем полностью теряется.
На заснеженной прямой «Калина» держится молодцом, хотя при неравномерном снежном покрове ее немного тянет в более глубокий снег. Снежной целины не боится – автомобиль как бы всплывает на ней, ничуть не стремясь закопаться.
На асфальте курсовая устойчивость без замечаний, тормоза очень хороши.
Комфорт посредственный. Здесь шина похожа на 13-дюймовую «Тунгу» – шумит и трясет. Очень хорошая топливная экономичность.

(+) Хорошие проходимость в глубоком снегу, тормоза на асфальте; высокая топливная экономичность.

(–) Низкие боковые сцепные свойства на укатанном снегу, уровень комфорта; слабые продольные сцепные свойства.

***Рекомендуем** для экономичной езды по заснеженным и асфальтовым дорогам.*

8-е место
Matador-OMSKshina MP-65 Sibir – 175/65R14

Место изготовления – **Россия**



812,3 балла

(1-е место в эконом-классе)
Индекс скорости – T (190 км/ч)
Глубина рисунка протектора – 6,6–8,1 мм
Масса шины – 7,2 кг
Количество/выступание шипов – 126/1,2–1,5 мм
Средняя цена – 1350 руб.
Соотношение цена/качество – 1,66
Особенности – направленный рисунок протектора

Баланс продольных сцепных свойств «Сибири» не совсем удачный. На этих покрышках разгоняться удобнее, чем тормозить, при этом разгон эффективен с любой степенью пробуксовки.
Предпочитает снег льду. Свидетельство тому – результаты торможений: на льду самые плохие, на снегу весьма приличные. Есть замечания и по управляемости: поведение на разных покрытиях отличается – на льду занос, а на снегу снос.
По заснеженной дороге идет ровно, но норовит съехать в более глубокий снег. На снежной целине полностью раскрывается сибирский характер покрышек – просто отменная проходимость, такая же, как и у финского мастера зимних дорог «Хаккапелиты 4».
По асфальту «Сибирь» немного рыскает, требуя постоянного подруливания. Тормоза близки к лучшему результату.
Замечания по шуму: при скорости 80 км/ч шум шипов сравним со звуком мотора. Расход топлива умеренный.

(+) Хорошие тормоза на снегу и очень хорошие на асфальте; высокие проходимость и топливная экономичность.

(–) Слабые тормоза на льду; небольшие замечания по курсовой устойчивости на асфальте и по уровню шума.

***Рекомендуем** для любых зимних дорог, в том числе для глубокого снега.*

7-е место
Toyo OBG 1S plus – 175/65R14

Место изготовления – **Испания**



822,1 балла

(3-е место в среднем классе)
Индекс скорости – T (190 км/ч)
Глубина рисунка протектора – 8,6–9,4 мм
Масса шины – 7,3 кг
Количество/выступание шипов – 110/1,4–1,6 мм
Средняя цена – 1900 руб.
Соотношение цена/качество – 2,31
Особенности – направленный рисунок протектора

У этого «испанского японца», в отличие от практически русского «Матадора», продольные сцепные свойства сбалансированы лучше – тормозить удобнее, чем разгоняться. Тронуться можно лишь внатяг, при разгоне допустима легкая пробуксовка – при интенсивной автомобиль «зависает».
Сцепные свойства неоднородны – хорошие тормоза на снегу и боковые сцепные свойства на льду и вместе с тем слабые разгон на снегу и продольное сцепление на льду.
Оценка по управляемости могла быть выше, если бы не изредка возникающий, весьма неожиданный занос, когда передние колеса после скольжения восстанавливают сцепление с дорогой.
По снежной прямой «Калина» идет без замечаний. В глубоком снегу требует аккуратного троганья, но ходом идет легко, назад выбирается уверенно.
На асфальте курсовая устойчивость без замечаний, но тормоза – самые слабые из всех участников.
Уровень комфорта неплох, лишь небольшие отклонения по плавности хода. Экономичная.

(+) Хорошая проходимость в глубоком снегу; невысокий расход топлива; низкий уровень шума.

(–) Скромные продольные сцепные свойства на снегу и льду, а также тормоза на асфальте.

***Рекомендуем** для любых зимних, в том числе заснеженных дорог.*

6-е место Vredestein Icetrac – 175/65R14

Место изготовления – **Голландия**



834 балла

(2-е место в среднем классе)

Индекс скорости – Q (160 км/ч)

Глубина рисунка протектора – 8,9–9,7 мм

Масса шины – 6,6 кг

Количество/выступание шипов – 110/0,2–1,4 мм

Средняя цена – 2200 руб.

Соотношение цена/качество – 2,64

Особенности – направленный рисунок протектора

Продольные сцепные свойства, за исключением боковых, хороши. Шины обеспечивают хорошее троганье и эффективный разгон в любом режиме. При торможении резко срываются в юз, но при этом тормозят очень хорошо.

На поворотах не следует торопиться – боковые сцепные свойства «Фредештайна» и на льду, и на снегу весьма скромные – руль приходится поворачивать на больший угол, чем на асфальте.

На заснеженной дороге идет ровно, но не любит подруливаний, способных размотать машину из-за сильно запаздывающих реакций. Движение по глубокому снегу уверенное только внатяг или с легким буксованием. Назад выбираются легко.

На асфальте курс просто великолепен, ощущение хороших летних шин. Тормоза очень хорошие.

По шуму замечаний нет, но плавность хода посредственная.

Расход топлива средний.

(+) Очень хорошие тормоза на льду и асфальте; отличная курсовая устойчивость на асфальте.

(–) Низкие боковые сцепные свойства на зимней дороге; замечания по управляемости, курсовой устойчивости на заснеженной дороге, плавности хода.

***Рекомендуем** для асфальтовых дорог, в том числе обледенелых и заснеженных.*

5-е место Goodyear Ultra Grip 500 – 175/65R14

Место изготовления – **Турция**



843,4 балла

(4-е место в классе элита)

Индекс скорости – T (190 км/ч)

Глубина рисунка протектора – 9,2–9,3 мм

Масса шины – 7,1 кг

Количество/выступание шипов – 110/1,2–1,9 мм

Средняя цена – 2350 руб.

Соотношение цена/качество – 2,79

Особенности – направленный рисунок протектора

Сцепные свойства высоки и на льду, и на снегу. Троганье и разгон более эффективны на грани буксования. Торможение лучше, чем разгон, при этом четко чувствуется момент блокировки колес. Разница между блоком и «на грани» невелика, поэтому проще тормозить юзом.

В повороте поведение «Калины» неоднозначно – очень зависит от покрытия. На льду и очень плотном снегу распрямляет траекторию, а на рыхлом и свежевыпавшем – рыскает и стремится сорваться в занос. На заснеженной прямой автомобиль рыскает, а при разной высоте покрова затягивает в более глубокий снег.

Проходимость средняя. Предпочитает двигаться внатяг, на рыхлом снегу в момент троганья стремится закопаться и «уйти в глубину».

На асфальте плавает по полосе, требуя от водителя концентрации внимания и постоянной коррекции курса. Тормоза очень хороши даже при заблокированных колесах.

Очень высокий уровень комфорта для шипованных шин – самая тихая из представленных на тест. Скромный расход топлива.

(+) Очень хорошие продольные сцепные свойства на снегу, тормоза на асфальте; скромный аппетит; самая тихая шина.

(–) Замечания по курсовой устойчивости в движении по прямой.

***Рекомендуем** любителям комфортной езды по любым зимним дорогам, в том числе обледенелым и заснеженным.*

4-е место Kleber Kapnor 5 – 175/65R14

Место изготовления – **Италия**



879 баллов

(1-е место в среднем классе)

Индекс скорости – Q (160 км/ч)

Глубина рисунка протектора – 9,3–9,4 мм

Масса шины – 8,0 кг

Количество/выступание шипов – 110/1,3–1,4 мм

Средняя цена – 2100 руб.

Соотношение цена/качество – 2,39

Особенности – направленный рисунок протектора

Почти достигнутый этими покрышками уровень в 900 баллов – шинная элита. «Пятый Капнор» отличается от коллег по ценовой категории стабильными и ровными показателями. Сцепные свойства этих «итальянских французов» хороши и стабильны на любом покрытии. Троганье внатяг очень уверенное, при разгоне допускает определенную пробуксовку. Торможение на зимней дороге эффективное, с хорошей информативностью, позволяющей тормозить на грани блокировки колес.

Управляемость «Калины» на любом покрытии понятная и уверенная. Эти шины особенно подходят начинающим водителям.

По прямой машина идет очень ровно. В глубоком снегу чувствует себя уверенно, поведением подсказывая водителю свои возможности.

На асфальте держится и тормозит хорошо.

Комфорт на высоком уровне – и к плавности хода, и к шуму претензий нет. Расход топлива скромный.

(+) Хорошие проходимость, управляемость и курсовая устойчивость на снегу и асфальте, тормоза на снегу.

(–) Слабоват разгон на снегу и льду; небольшие замечания по плавности хода.

***Настоятельно рекомендуем** для любых зимних дорог, в том числе сильно заснеженных. Особенно рекомендуем новичкам.*

3-е место – Continental ContiWinterViking 2 – 175/65R14

Место изготовления – **Германия**



880,2 балла

(3-е место в классе элита)

Индекс скорости – T (190 км/ч)

Глубина рисунка протектора – 8,7–8,9 мм

Масса шины – 6,7 кг

Количество/выступание шипов – 110/1,2–1,4 мм

Средняя цена – 2500 руб.

Соотношение цена/качество – 2,84

Особенности – асимметричный рисунок протектора

«Второй викинг» – отлично сбалансированная шина. Сцепные свойства не очень высокие, но ровные на любом покрытии. А это – гарантия стабильного поведения машины на зимней дороге.

По разгону «Конти» напоминает «Мишлен», а по удобству торможения близок к «Гудьиру». Однако торможение юзом менее эффективно, чем на грани блока. Очевидно, что покрышки создавали с расчетом на ABS в тормозах.

У «Калины» на любом, даже смешанном покрытии уверенная, без сюрпризов, управляемость, шины лишь подчеркивают характер поведения переднеприводного автомобиля. По снежной прямой машина идет ровно, на изменение глубины снега почти не реагирует. По глубокому снегу хорошо идет ходом, предпочитая легкое буксование. Уверенно трогается, поворачивает и выбирается назад.

Курсовая устойчивость на асфальте без серьезных замечаний, но и без особых восторгов. Тормоза – выше среднего.

Комфорт – на высоком уровне.

Расход топлива – скромный.

(+) Стабильные сцепные свойства; лучшая курсовая устойчивость на заснеженной дороге; высокий уровень комфорта.

(–) Средний уровень курсовой устойчивости на асфальте.

***Настоятельно рекомендуем** любителям комфорта для любых зимних дорог.*

2-е место – Michelin X-Ice North – 175/65R14

Место изготовления – **Италия**



884,5 балла

(2-е место в классе элита)
Индекс скорости – Q (160 км/ч)
Глубина рисунка протектора – 9,3–9,4 мм
Масса шины – 8,0 кг
Количество/выступание шипов – 110/1,1–1,4 мм
Средняя цена – 2500 руб.
Соотношение цена/качество – 2,83
Особенности – направленный рисунок протектора

Торможение по информативности аналогично «Клеберу», но более эффективно. Тормоза на льду при заблокированных колесах – самые лучшие из всех, несмотря на то что у некоторых других шин шипы выступают больше.

К управляемости «Калины» претензий нет. Есть некоторые особенности – недостаточная поворачиваемость чуть больше, чем хотелось бы. Выражается это в легкой задержке реакций на поворот руля.

В рыхлом и свежевыпавшем снегу на дуге возможен легкий занос. На заснеженной дороге машина чуть-чуть «подруливает» из стороны в сторону в пределах полосы, при этом не требуя работы рулем. В глубоком снегу идет неуверенно, предпочитает движение ходом, с легким буксованием. Задним ходом выбирается без проблем.

По асфальту идет очень ровно, уровень тормозов выше среднего. Комфорт – высокий.

Расход топлива тоже скромный.

(+) Лучшие тормоза на льду; очень хорошие сцепные свойства на зимней дороге и курсовая устойчивость на асфальте; высокий уровень комфорта.

(–) Небольшие замечания по проходимости в глубоком снегу и курсовой устойчивости на заснеженной дороге.

***Настоятельно рекомендуем** любителям комфортной езды для любых зимних дорог.*

1-е место – Nokian Hakkapeliitta 4 – 175/65R14

Место изготовления – **Финляндия**



927,3 балла

(1-е место в классе элита)
Индекс скорости – T (190 км/ч)
Глубина рисунка протектора – 8,6–8,9 мм
Масса шины – 7,5 кг
Количество/выступание шипов – 110/1,1–1,8 мм
Средняя цена – 3150 руб.
Соотношение цена/качество – 3,40
Особенности – направленный рисунок протектора

Сцепные свойства покрышек очень высоки. Разницы между снегом и льдом на этих шинах практически не ощущается.

Аккуратная работа газом и сцеплением требуется лишь в начальный момент старта. Далее можно нажать хоть до пола – чем больше шины буксуют, тем лучше автомобиль разгоняется!

В повороте на любом покрытии возникает ощущение вседозволенности. В пределе у «Калины» возникает легкий занос, не требующий корректировки, а помогающий удержать машину на дуге. Изменять радиус поворота можно не только рулем, но и газом.

По заснеженной прямой машина идет очень ровно, невзирая на разную глубину снежного покрова. В глубоком снегу этим шинам нет равных, разве что «Матадор» подобрался близко к ним.

На асфальтовой прямой машина держит курс без особых восторгов, поскольку вяло реагирует на руль. Небольшие замечания по шуму и плавности хода. Расход топлива невелик.

(+) Лучшие сцепные свойства на снегу, проходимость; отличные управляемость и курсовая устойчивость на заснеженной дороге.

(–) Мелкие замечания по комфорту и курсовой устойчивости на асфальте; высокая цена.

***Настоятельно рекомендуем** для любых зимних дорог.*

Тормозной путь (50 - 0 км/ч)

	на льду	Метры	Баллы		на снегу	Метры	Баллы
1	Nokian Hakkapeliitta 4	63,4	97,4	1	Nokian Hakkapeliitta 4	25,3	90,0
2	Michelin X-ice North	61,8	100,0	2	Michelin X-ice North	25,5	89,3
3	Continental ContiWinterViking 2	70,9	87,2	3	Continental ContiWinterViking 2	25,7	88,5
4	Kleber Kapnor 5	66,7	92,6	4	Kleber Kapnor 5	26,2	86,9
5	Goodyear Ultra Grip 500	69,0	89,6	5	Goodyear Ultra Grip 500	26,0	87,6
6	Vredestein Icetrac	63,2	97,8	6	Vredestein Icetrac	26,6	85,7
7	Toyo OBG 1S plus	73,9	83,6	7	Toyo OBG 1S plus	27,1	84,1
8	Matador OMSKshina MP-65 Sibir	79,2	78,0	8	Matador OMSKshina MP-65 Sibir	26,2	86,8
9	Bridgestone ICE Cruiser 5000	73,2	84,4	9	Bridgestone ICE Cruiser 5000	27,4	83,3
10	Tunga ExtremeContact	78,1	79,1	10	Tunga ExtremeContact	28,1	81,0
11	Amtel Nordmaster/13"	70,3	87,9	11	Amtel Nordmaster/13"	27,3	83,4
12	Kama-518/13"	72,9	84,8	12	Kama-518/13"	27,2	83,8
13	Kumho Izenwis KW-19	69,8	88,6	13	Kumho Izenwis KW-19	27,1	84,1
14	Tunga C-140/13"	75,8	81,5	14	Tunga C-140/13"	30,0	75,9
15	Yokohama Guardex 700	78,0	79,2	15	Yokohama Guardex 700	27,5	82,9
	Коэффициент значимости		10				9

Тормозной путь (60 - 0 км/ч)

	на асфальте	Метры	Баллы
1	Nokian Hakkapeliitta 4	22,8	75,2
2	Michelin X-ice North	23,0	74,4
3	Continental ContiWinterViking 2	22,7	75,4
4	Kleber Kapnor 5	22,3	76,8
5	Goodyear Ultra Grip 500	22,0	77,7
6	Vredestein Icetrac	22,2	77,0
7	Toyo OBG 1S plus	23,2	73,8
8	Matador OMSKshina MP-65 Sibir	21,6	79,2
9	Bridgestone ICE Cruiser 5000	21,8	78,6
10	Tunga ExtremeContact	21,4	80,0
11	Amtel Nordmaster/13"	22,5	76,0
12	Kama-518/13"	21,7	78,8
13	Kumho Izenwis KW-19	22,9	74,8
14	Tunga C-140/13"	21,7	78,8
15	Yokohama Guardex 700	23,2	73,9
	Коэффициент значимости		8

Скорость при «переставке»

	на плотном снегу	км/ч	Баллы
1	Nokian Hakkapeliitta 4	49,3	70,0
2	Michelin X-ice North	48,3	68,6
3	Continental ContiWinterViking 2	47,4	67,3
4	Kleber Kapnor 5	47,4	67,3
5	Goodyear Ultra Grip 500	47,4	67,3
6	Vredestein Icetrac	44,4	63,0
7	Toyo OBG 1S plus	44,1	62,6
8	Matador OMSKshina MP-65 Sibir	45,4	64,5
9	Bridgestone ICE Cruiser 5000	44,2	62,8
10	Tunga ExtremeContact	48,1	68,3
11	Amtel Nordmaster/13"	44,2	62,8
12	Kama-518/13"	44,8	63,6
13	Kumho Izenwis KW-19	47,3	67,2
14	Tunga C-140/13"	47,0	66,8
15	Yokohama Guardex 700	44,5	63,2
	Коэффициент значимости		7

Время разгона (0 - 50 км/ч)

	на льду	Секунды	Баллы
1	Nokian Hakkapeliitta 4	11,1	40,0
2	Michelin X-ice North	12,1	36,7
3	Continental ContiWinterViking 2	12,0	36,9
4	Kleber Kapnor 5	13,1	34,0
5	Goodyear Ultra Grip 500	13,1	34,0
6	Vredestein Icetrac	12,8	34,7
7	Toyo OBG 1S plus	14,7	30,3
8	Matador OMSKshina MP-65 Sibir	14,4	31,0
9	Bridgestone ICE Cruiser 5000	15,8	28,1
10	Tunga ExtremeContact	14,7	30,3
11	Amtel Nordmaster/13"	13,7	32,5
12	Kama-518/13"	13,8	32,1
13	Kumho Izenwis KW-19	13,8	32,1
14	Tunga C-140/13"	15,2	29,3
15	Yokohama Guardex 700	14,4	31,0
	Коэффициент значимости		4

Время разгона (0 - 50 км/ч)

	на снегу	Секунды	Баллы
1	Nokian Hakkapeliitta 4	7,9	40,0
2	Michelin X-ice North	8,5	37,4
3	Continental ContiWinterViking 2	8,7	36,2
4	Kleber Kapnor 5	8,7	36,2
5	Goodyear Ultra Grip 500	8,3	38,1
6	Vredestein Icetrac	9,2	34,5
7	Toyo OBG 1S plus	9,4	33,5
8	Matador OMSKshina MP-65 Sibir	9,4	33,5
9	Bridgestone ICE Cruiser 5000	9,4	33,5
10	Tunga ExtremeContact	8,9	35,7
11	Amtel Nordmaster/13"	9,4	33,5
12	Kama-518/13"	9,6	32,9
13	Kumho Izenwis KW-19	9,7	32,7
14	Tunga C-140/13"	9,0	35,0
15	Yokohama Guardex 700	9,4	33,5
	Коэффициент значимости		4

ценовой класс элита
средний ценовой класс
бюджетный ценовой класс (эконом)

и Yokohama. «Тойо» в этой компании можно считать крепким середнячком, кстати, обогнавшим «Бриджстоун», а вот двум замыкающим в среднем классе пора обновлять модели. Впрочем, «Йокогама» уже выпустила новые покрышки – Ice Guard Stud, жаль, что появились они у нас весной и не успели попасть в тест.

Порадовал эконом-класс. Впору «Русские идут!» выносить в заголовок! Они действительно идут, наступают, с каждым годом, с каждой новинкой завоевывают все более высокие позиции. Судите сами – омский «Матадор», заявивший первое место в классе бюд-

ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК

№	Шины	Управляемость	Удобство управления: тормозами	Удобство управления: разгоном	Комфорт: шум	Комфорт: плавн. ход	Курсовая устойчивость: на снегу	Курсовая устойчивость: на асфальте	Проходимость
1	Nokian Hakkapeliitta 4	9/72	9/54	9/36	7/21	7/14	9/27	7/42	9/72
2	Michelin X-Ice North	8/64	8/48	8/32	8/24	8/16	7/21	8/48	7/56
3	Continental ContiWinterViking 2	8/64	8/48	8/32	8/24	8/16	9/27	7/42	8/64
4	Kleber Kapnor 5	8/64	8/48	8/32	8/24	7/14	8/24	8/48	8/64
5	Goodyear Ultra Grip 500	7/56	8/48	7/28	9/27	7/14	6/18	6/36	7/56
6	Vredestein Icetrac	6/48	7/42	7/28	7/21	6/12	6/18	9/54	7/56
7	Toyo OBG 1S plus	7/56	7/42	7/28	8/24	7/14	7/21	7/42	8/64
8	Matador OMSKshina MP-65 Sibir	6/48	7/42	8/32	6/18	8/16	7/21	6/36	9/72
9	Bridgestone ICE Cruiser 5000	6/48	7/42	6/24	6/18	6/12	7/21	7/42	8/64
10	Tunga ExtremeContact	8/64	8/48	8/32	7/21	8/16	6/18	4/24	4/32
11	Amtel Nordmaster / 13"	8/64	7/42	6/24	4/12	7/14	8/24	7/42	5/40
12	Kama-518 / 13"	7/56	7/42	6/24	6/18	5/10	6/18	5/30	7/56
13	Kumho Izenwis KW-19	6/48	7/42	6/24	7/21	6/12	7/21	7/42	6/48
14	Tunga C-140 / 13"	6/48	6/36	7/28	6/18	6/12	6/18	3/18	6/48
15	Yokohama Guardex 700	5/40	5/30	6/24	6/18	7/14	4/12	9/54	5/40
	Коэффициент значимости	8	6	4	3	2	3	6	8

Примечание: ■ – ценовой класс элита; ■ – средний ценовой класс; ■ – бюджетный ценовой класс (эконом).

Вместе с автором испытания шин проводили Валерий ПАВЛОВ, Андрей ОБРАЗУМОВ, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН, Антон АНАНЬЕВ, Юрий КУРОЧКИН и Вадим КОРАБЛЕВ.

Редакция благодарит за техническую поддержку тольяттинские фирмы «ВОЛГАШИНТОРГ» и «ПРЕМЬЕРА», шинные компании MICHELIN, BRIDGESTONE, CONTINENTAL, GOODYEAR, NOKIAN, YOKOHAMA, TOYO, AMTEL VREDESTEIN, «Сибур-Русские шины», MATADOR, «НИЖНЕКАМСКИЙ ШИННЫЙ ЗАВОД», а также сотрудников автополигона НТЦ ВАЗа.

жетных шин, опередил именитый «Бриджстоун». А Tunga Extreme Contact (второе место в классе) и «Кама-518» – иностранцев – Kumho и Yokohama. Более чем 800 баллов – весьма приличный результат. И еще один вывод по результатам нашего теста, представляющий интерес для тех, кто еще не определился с выбором зимней размерности. Amtel Nordman и Kama-518 175/70R13 оказались даже чуть лучше, чем Kumho KW-19 175/65R14, а «тринадцатая» Tunga C-140 обыграла «четырнадцатую» Yokohama Guardex 700. Это позволяет говорить о том, что в среднем и бюджетном ценовых классах 14-й размер зимних шин по своим характеристикам не имеет очевидных преимуществ перед 13-м. Например, таких, как управляемость у летних покрышек 185/60R14. По цене же, да еще с учетом более дорогих колесных дисков, он ощутимо дороже. Так что если вы все еще на распутье и не отказываетесь от желания сэкономить, выбирайте шины 175/70R13, но только из проверенных! □

Время прохождения ледяного круга

внатяг

		Секунды	Баллы
1	Nokian Hakkapeliitta 4	19,6	80,0
2	Michelin X-ice North	20,6	76,1
3	Continental ContiWinterViking 2	20,6	76,1
4	Kleber Kapnor 5	21,0	74,7
5	Goodyear Ultra Grip 500	21,1	74,4
6	Vredestein Icetrac	23,1	67,8
7	Toyo OBG 1S plus	21,9	71,6
8	Matador OMSKshina MP-65 Sibir	22,7	69,1
9	Bridgestone ICE Cruiser 5000	20,8	75,3
10	Tunga ExtremeContact	20,9	75,1
11	Amtel Nordmaster/13"	22,6	69,3
12	Kama-518/13"	21,7	72,1
13	Kumho Izenwis KW-19	22,4	70,0
14	Tunga C-140/13"	22,1	70,8
15	Yokohama Guardex 700	23,1	67,8
	Коэффициент значимости		8

Шкала: 19 20 21 22 23

Время прохождения ледяного круга

с буксованием

		Секунды	Баллы
1	Nokian Hakkapeliitta 4	20,5	77,0
2	Michelin X-ice North	21,5	73,2
3	Continental ContiWinterViking 2	20,8	75,9
4	Kleber Kapnor 5	21,6	72,9
5	Goodyear Ultra Grip 500	21,9	71,9
6	Vredestein Icetrac	21,0	75,1
7	Toyo OBG 1S plus	21,9	71,9
8	Matador OMSKshina MP-65 Sibir	24,0	65,6
9	Bridgestone ICE Cruiser 5000	23,2	67,9
10	Tunga ExtremeContact	19,7	80,0
11	Amtel Nordmaster/13"	20,8	75,9
12	Kama-518/13"	19,8	79,7
13	Kumho Izenwis KW-19	22,4	70,5
14	Tunga C-140/13"	20,9	75,5
15	Yokohama Guardex 700	21,4	73,8
	Коэффициент значимости		8

Шкала: 19 20 21 22 23 24

Расход топлива на V передаче

120 км/ч

		л/100 км	Баллы
1	Nokian Hakkapeliitta 4	7,3	9,9
2	Michelin X-ice North	7,3	9,9
3	Continental ContiWinterViking 2	7,3	9,9
4	Kleber Kapnor 5	7,3	9,9
5	Goodyear Ultra Grip 500	7,3	9,9
6	Vredestein Icetrac	7,4	9,7
7	Toyo OBG 1S plus	7,3	9,9
8	Matador OMSKshina MP-65 Sibir	7,3	9,9
9	Bridgestone ICE Cruiser 5000	7,2	10,0
10	Tunga ExtremeContact	7,5	9,6
11	Amtel Nordmaster/13"	7,5	9,6
12	Kama-518/13"	7,4	9,7
13	Kumho Izenwis KW-19	7,4	9,7
14	Tunga C-140/13"	7,5	9,6
15	Yokohama Guardex 700	7,3	9,9
	Коэффициент значимости		1

Шкала: 7,2 7,3 7,4 7,5

Расход топлива на V передаче

90 км/ч

		л/100 км	Баллы
1	Nokian Hakkapeliitta 4	5,5	9,8
2	Michelin X-ice North	5,5	9,8
3	Continental ContiWinterViking 2	5,5	9,8
4	Kleber Kapnor 5	5,5	9,8
5	Goodyear Ultra Grip 500	5,5	9,8
6	Vredestein Icetrac	5,6	9,6
7	Toyo OBG 1S plus	5,5	9,8
8	Matador OMSKshina MP-65 Sibir	5,5	9,8
9	Bridgestone ICE Cruiser 5000	5,4	10,0
10	Tunga ExtremeContact	5,7	9,5
11	Amtel Nordmaster/13"	5,8	9,3
12	Kama-518/13"	5,6	9,6
13	Kumho Izenwis KW-19	5,7	9,5
14	Tunga C-140/13"	5,7	9,5
15	Yokohama Guardex 700	5,5	9,8
	Коэффициент значимости		1

Шкала: 5,4 5,5 5,6 5,7



ТОТ ЛИ БАР?

Алексей Воробьев-Обухов

Провести эту экспертизу нас надоумила статья «Перекати-поле» (ЗР, 2006, № 5). Помните? «Потеря давления всего на 0,3 бар увеличивает сопротивление качению на 6%, а при нехватке 1 бар (внешне малозаметной) оно возрастает уже на 30%. Прибавим к этому ускоренный (в три раза!) износ покрышек – дороговато обходится оценка давления на глазок!». А еще наши испытатели уверяют: нехватка всего в пол-атмосферы может привести на «переставке» к… опрокидыванию автомобиля!

Впрочем, зачем оценивать на глазок, когда есть известный уже лет сто прибор – шинный манометр. Стоит недорого, проверить им давление – пара пустяков, но что на самом деле показывают изделия, лежащие на прилавках столичных магазинов в начале XXI века?

КОГДА В МАНОМЕТРАХ СОГЛАСЬЯ НЕТ…

…на лад их дело не пойдет, мог бы проворчать баснописец Крылов, ознакомившись с поразительными результатами нашей экспертизы. Первый сюрприз

Заявленный производитель: **Active Tools, Дания**	Заявленный производитель: **Draper, Англия**	Заявленный производитель: **Jonnesway, Тайвань**
	 	 
Ориентировочная цена – 600 руб.	Ориентировочная цена – 155 руб.	Ориентировочная цена – 280 руб.
Этот «цифровик» Air Man дорогого стоит. В буквальном и переносном смыслах. Погрешность не превышает 0,05 бар, но имейте в виду – пользоваться манометром можно лишь при плюсовой температуре. Да и батарейка «не подлежит обслуживанию потребителем».	Очень любопытный и миниатюрный манометр TPG101. Судя по штуцеру, действительно предназначен для проверки давления в шинах. Но не имеет фиксации показаний, так что считывать их нужно, пока прибор прижат к ниппелю. Прибор сертифицирован, и не зря – точность 0,05 бар!	Шикарно упакованный «профессиональный прибор» AG10042, каждый с индивидуальным серийным номером! Жаль только, что шкала в неудобных PSI. Стекло, однако, снимается, можно нарисовать нужные отметки. Точность не хуже 0,068 бар.
Наше мнение: отлично.	**Наше мнение:** отлично.	**Наше мнение:** отлично.

Заявленный производитель:
Richter, Германия



Ориентировочная цена – 140 руб.

Из трех добровольно сертифицированных приборов No.883 один оказался бракованным – врет на 0,25 бар. Зато два уложились в требования ГОСТа, причем один из них почти идеально точен – погрешность не выше 0,05 бар. Но как угадать в магазине?

Наше мнение:
лотерея – от плохо до отлично.

Заявленный производитель:
Nigbo, Тайвань



Ориентировочная цена – 350 руб.

Цифровые приборы Carpoint оказались подобны лотерейным билетам: у одного образца погрешность составила недопустимые 0,24 бар. Второй врет на 0,1 бар, третий – на 0,05. Забавно, что нет стабильности и в зашитой программе: один прибор отключается лишь через 6 минут.

Наше мнение:
лотерея – от плохо до отлично.

Заявленный производитель:
Al Khateeb, ОАЭ



Ориентировочная цена – 60 руб.

Тип манометра TG 5102A традиционный, градуирован в PSI и кгс/см^2. Увы, максимальная погрешность одного экземпляра 0,2 бар, остальных – 0,15. На худой конец – сгодится, с пустой шиной не уедете, но ГОСТу не соответствует.

Наше мнение:
плохо.

ожидал в магазине, когда на вопрос о сертификате продавец ткнул пальцем в этикетку: «Изделие обязательной сертификации не подлежит». ГОСТ 9921-81 есть, максимально допустимая погрешность 0,1 бар в нем указана, а сертифицировать приборы не нужно? Ну, ну...

Итак, мы приобрели 9 типов манометров (по 3 штуки каждого типа, чтобы исключить фактор случайности) и попросили метрологическую лабораторию проверить их показания в трех точках: 1,5; 2,0; 2,5 бар. Согласитесь, практически для любого легкового автомобиля рекомендованное изготовителем давление попадет в этот диапазон. Кроме того, показания в каждой точке снимали по 6 раз подряд: интересно ведь оценить повторяемость результатов.

И вот перед нами – 27 страниц отчета. Результаты, прямо скажем, удручающие: лишь три типа манометров можно безусловно рекомендовать для продления жизни шинам и экономии топлива! Еще четыре – сплошной брак, а два явно рассчитаны на игроков: с ними – как повезет. Кое-кто из производителей добровольно сертифицировал свои изделия, но, как оказалось, и это не спасает от брака. Увы, верить в наши дни нельзя ничему... Мы расставили манометры, начиная с самых точных в среднем образцов и ради обозримости указали

Заявленный производитель:
Россия



Ориентировочная цена – 85 руб.

Прибор МТП-1М предназначен, по уверению продавца, для ножных насосов. Но указанный класс точности 4% допускает погрешность 0,24 бар, что для шинного манометра неприемлемо! Впрочем, реальны там все 0,3 бар – увы, никому нельзя верить...

Наше мнение:
плохо.

Заявленный производитель:
«Точмаш», г. Владимир



Ориентировочная цена – 70 руб.

Манометр МД-214 – наш старый знакомый. Значок РСТ намекает на соответствие стандарту, но в лаборатории намек не поняли: завышает давление на... 1 бар (!). Впрочем, один образец из трех почти годный, врет «всего» на 0,15 бар.

Наше мнение:
плохо.

Заявленный производитель:
Al Khateeb, ОАЭ



Ориентировочная цена – 40 руб.

«Прибор» TG1197A похож на карандаш. Выстреливающий при измерении столбик градуирован только в PSI. Погрешность достигала 1,3 бар (!), причем работает по принципу «чего изволите» – повторяемости показаний практически нет. Оригинальный подарок... врагу.

Наше мнение:
плохо.

ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ ПЕЧЕНИ

Как можно пропустить трансляцию футбольного матча? А как при этом не пропустить бокал пива? Интригует, не правда ли? Еще большая интрига связана со скрытыми страданиями печени — терпеливого и молчаливого органа, который редко просит помощи в переработке алкоголя. Но, как показывают наблюдения специалистов, такая помощь необходима весьма часто.

ГУБИТ ЛЮДЕЙ НЕ ПИВО. А ЧТО ЖЕ?

Говорят, что любое спиртное — это «удар по печени». Однако в продуктовом магазине не яд продают: пиво — из натурального солода, водку — из отборного зерна. Да и мера соблюдается. Почему же «удар»?

Судьба 100 граммов чистого спирта, принятого внутрь, приблизительно такая:

- 2 г выводится естественным путем;
- 8 г выдыхается в чистом виде;
- 90 г «фильтруется» печенью.

Проблема в том, что в клетках печени алкоголь превращается в уксусный альдегид. Это вещество, подобно многим другим альдегидам (например, формалину), весьма ядовито. Именно оно наносит самый сильный «удар», повреждая клеточные оболочки и сами клетки. Уксусный альдегид в конечном итоге разлагается на воду и углекислоту, но прежде совершает свое «черное дело».

СКРЫТЫЕ СТРАДАНИЯ ПЕЧЕНИ

Больше всего страдающие от этого процесса клетки печени проявляют особую реакцию — начинают быстро накапливать дополнительный жир. Врачи называют такое состояние просто: «жирная печень». **Избыток жира в клетках печени может окисляться**. Дальнейшее развитие событий нередко приводит к воспалению печеночных клеток. Но гораздо худшей перспективой для «жирной печени» может стать цирроз.

Распознать «жирную печень» не просто. Это связано с тем, что печень не болит. Печень — очень терпеливый орган, который нередко дает знать о своих страданиях лишь тогда, когда резервов для восстановления больше нет.

ГЛАВНЫЙ ВОПРОС: «ЧТО ДЕЛАТЬ?»

Во-первых, нужно понять, является ли количество принимаемого алкоголя опасным для печени. Специалисты считают, что здоровье печени оказывается под угрозой при регулярном употреблении спиртных напитков с содержанием более 40 г чистого этанола (приблизительно 100 г водки, 800 мл пива или 400 мл сухого вина в день).

Во-вторых, при любом подозрении на заболевание печени необходима консультация врача.

Кроме того, поддержать и восстановить печень можно с помощью препарата Эссенциале® форте Н.

Применение Эссенциале® форте Н может оказывать следующее положительное влияние:

- удаление избыточного жира из клеток печени;
- препятствие действию повреждающих клетки веществ;
- восстановление клеточной оболочки.

Этот препарат может помочь клеткам печени быстрее справляться с воспалением и обезвреживать токсические вещества. Производится Эссенциале® форте Н в Германии.

Пока главный вопрос решается, помогите печени. Тем более что с помощью Эссенциале® форте Н это сделать несложно. Сегодня об Эссенциале® форте Н знают практически все врачи и фармацевты. Если вы захотите узнать о препарате больше, спросите у них.



ЕДИНИЦЫ, ЕДИНИЦЫ...

Когда-то автолюбители были знакомы лишь с техническими атмосферами (ат) или, что то же самое, с килограммами силы на квадратный сантиметр (кгс/см^2). Потом метрологи в стремлении перейти к системе единиц СИ попытались ввести в обиход килопаскали (кПа). 98 их «штук» как раз и равны технической атмосфере, на манометрах с такими шкалами привычны трехзначные числа 100, 200 и т.д.

Нынче в ходу бары или физические атмосферы (атм). 1 бар=1,02 кгс/см^2=100 кПа. В общем, с достаточной для нас точностью можно считать бары совпадающими с любыми атмосферами – сильно не ошибетесь.

На приборах, попавших в Россию, видимо, серыми тропками, встречается экзотическая единица PSI (фунт силы на квадратный дюйм). Один такой «фунт» равен 0,07 кгс/см^2 и потому на шкалах приведены двузначные числа 20, 30 и т.д. К примеру, 2 бара – это 29 PSI, а допустимой по ГОСТу погрешности в 10 кПа соответствуют 1,45 PSI.

ОПАСНО ДЛЯ ЖИЗНИ?

Знаете, чем отличаются импортные приборы от отечественных? Прежде всего, красивой упаковкой, блеском корпуса и яркими пластмассовыми деталями. И еще: на них обязательно есть предупреждения о... правилах техники безопасности. Что там опасного, спросите? А вот изготовители профессионального манометра Jonnesway, например, предлагают при измерении давления надеть респиратор, наушники, очки и... отключить источник питания в автомобиле во избежание поражения током! Слава богу, все эти грозные указания даны лишь на английском. Глупо? Зато, что бы там ни случилось, выбить компенсацию через суд не получится. Вы были в противогазе? Нет – так чего же вы требуете?

HANDY TIRE GAUGE



...DE IN TAIWAN

WARNING



1. Always stay cautious when using tools, and keep them away from children Protective eyeware is recommended at all times.
2. Always unplug or disconnect the power source of any appliance or equipment before working on or near conductive surfaces as severe electrical shock may occur.
3. Select correct types and sizes of tool for the job purposes.

JONNESWAY

Кто не знает английского, поймет пиктограммы: без очков, респиратора и наушников с манометром делать нечего!

только максимальную абсолютную погрешность для каждого типа приборов, а также количество годных (то есть уложившихся в ±0,1 бар) среди трех испытанных образцов.

Какова же мораль? Подражая великому баснописцу, остается лишь воскликнуть в адрес шести «приборов»: «А вы, друзья, как ни рядитесь, все в инструменты не годитесь!» □



ОСЛИКИ И ЛОШАДКИ

Михаил Колодочкин, Александр Шабанов

Превратить маленького ослика в скаковую лошадку, да еще за три копейки – разве это не интересно? Именно поэтому забавные изделия, обещающие поднять мощность двигателя за счет сокращения (!) расхода топлива, пользуются популярностью. Сегодня речь пойдет об очередном устройстве из этого семейства – усилителе искры «Бугаец».

ЧТО ЗА ЗВЕРЬ?

Усилители искры известны давно – например, подобное изделие из города Ухта мы описывали в ЗР, 2000, № 7. Напомним суть технического решения: на корпус свечи наворачивается эдакий наконечник – фактически конденсатор. При этом он оказывается подключен параллельно электродам свечи и работает как некий накопитель на пути импульса напряжения, идущего с катушки зажигания. Сначала «усилитель» заряжается, не пуская искру к электродам, а затем при разряде отдает накопленную энергию свече. При этом, если верить описанию, вместо штатных 17 киловольт получается чуть ли не 40, а возросшие ток и мощность разряда способствуют значительному улучшению всех мыслимых параметров двигателя. Так ослик превращается в лошадку!

Что теоретически дает такое увеличение и требуется ли оно двигателю? О влиянии интенсивности разряда на рабочий процесс мы уже писали (ЗР, 2005, № 10; 2006, № 1). Но нам обещан прирост мощности двигателя при одновременной экономии топлива. А о токсичности даже разговора нет – хоть собирай ароматический воздух из выхлопной трубы и выставляй в парфюмерных бутиках! Само собой, пуск – мгновенный, работа на холостых – ровная и стабильная, динамика – отменная! О реальных процентах эффекта авторы «усилителя» умалчивают – чтобы потребитель не обрадовался раньше времени...

СДЕЛАЙТЕ НАМ КРАСИВО...

Что ж – везем «ослика» на ипподром... Теория – штука важная, но если этот длинноухий сейчас «сделает» всех орловских рысаков, то придется пересмотреть собственное мировоззрение. Но для начала проверим усилитель на безмоторной установке.

Красота! Полутемная комната озаряется бликами суперразряда – веет свежестью озона, как после грозы. Продавцу успех гарантирован – визуальный эффект впечатляет! И все же... хочется увидеть конкретные цифры – их нам подскажет моторный стенд с двигателем ВАЗ-21083.

Цикл испытаний – простой. Завернули свечи, прогрели двигатель до фиксированной температуры и прогнали его на фиксированном наборе режимов, характерных для так называемого универсального цикла – то есть «гремучей смеси» городского и шоссейного. При этом контролировали мощность, расход топлива, токсичность отработавших газов, а также отслеживали появление детонации или калильного зажигания. Затем – то же, но с «усилителями». Все делали в один день, на одном бензине. Никаких регулировок в процессе испытаний не изменяли, чтобы не исказить истинную картину процесса.

ПРОБЛЕМЫ С ГЕНЕТИКОЙ

Если коротко, ослик не стал лошадкой... Мощность не увеличилась, расход не снизился – скорее наоборот. Впрочем, смотрите сами, результаты на диаграмме.

Как же так? Выкрутили свечки, посмотрели на них внимательно и увидели на их маркировке предательскую буковку «Р» – то есть с резистором! А ведь в инструкции к усилителю написано – свечки ставить без оных! Ладно – поставим свечи без резистора. И опять – мимо. Может быть, в проводах дело – они же тоже с распределенным сопротивлением. А где взять другие? С огромным трудом в одной захудалой лавке нашли то, что искали: комплект старых «дубовых» проводов со стертой маркировкой. Результат получше, но тоже не ахти. В этом случае, однако, превалирует другая опасность: емкостная фаза искры, добровольно увеличенная нами с помощью «усилителя», вызывает сильнейшие радиопомехи и эрозию электродов свечи! Отметим, что природа «красивой искры» и ее негативные последствия описаны абсолютно во всех учебниках по электротехнике для студентов и пэтэушников – мол, емкостная фаза разряда имеет голубой цвет и сопровождается громким треском. Но кто сегодня читает учебники?

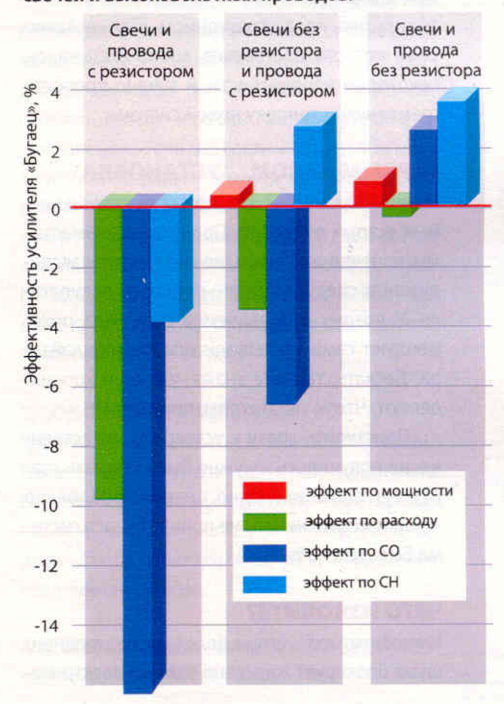
Инженеры, которые все-таки не променяли книги на сериалы, борются с помехами и эрозией всеми доступными им способами: применяют в свечах встроенные резисторы, выпускают провода с распределенным сопротивлением и т. п. Но мы в своих испытаниях намеренно от всего этого отказались, чтобы получить от усилителя хоть какой-то неотрицательный эффект... В общем, честно старались помочь нашему «ослику». Увы – не получилось.

И еще немножко дегтя... Увеличение емкости цепи зажигания снижает вероятность надежного пробоя искрового промежутка, поскольку вторичное напряжение при этом падает. Треску – много, а вот вольт – мало. Далее – поскольку в реальных современных проводах, сертифицированных по стандартам ISO 9002, сопротивление всегда присутствует, а их длина при этом отличается чуть ли не вдвое, то и задержки в искрообразовании будут «гулять» от цилиндра к цилиндру в той же пропорции. Это хорошо?

Возвращаясь к упомянутой ранее публикации шестилетней давности про ухтинские усилители искры, отметим еще раз, что их древнее описание было гораздо грамотнее. В частности, потребителю предлагалось добровольно уменьшить зазор в свечах, отказаться от проводов с распределенным сопротивлением и т.п. Объяснение тому простое – изобретатели прекрасно знали собственные минусы и старались маскировать их всеми способами. Сегодня же нам просто предлагают сделать ставку на ослика – вдруг он поднатужится и все-таки выиграет?

Что ж – удачи всем игрокам. Но по секрету скажем: подиума ослику не видать как собственных длинных ушей. Если только обыкновенные скаковые лошадки добровольно не сойдут с дистанции... □

Сравнительные результаты испытаний усилителя искры «Бугаец» с различными типами свечей и высоковольтных проводов.



«ПАЛЬЦАСТЫЙ» ОХРАННИК

Денис Чиликин



Думаете, начнем рассказывать о крутых мужиках или охранных системах за несколько тысяч? Не угадали: речь пойдет вовсе не о них, а об иммобилайзере WOODOO WD-800, который активируют именно прикладыванием пальцев. Его мы представляли как новинку прилавка в ЗР, 2006, № 6. Но то была теория, а сейчас – самая настоящая практика. Подвернулся удобный случай убить двух зайцев: заменить сигнализацию на редакционном «Тянье-Адмирал», которая доставляла, мягко выражаясь, некоторые неприятности, и заодно провести грамотную установку новой системы.

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ… УСТАНОВКА

Где устанавливать? Это, пожалуй, один из самых острых вопросов. Проверенные «места» мы, конечно же, знаем, но для чистоты эксперимента следуем логике рядового покупателя. И потому отправляемся туда, куда рекомендуют сами производители иммобилайзера. Дескать, там все знают, умеют и хорошо делают. Что ж, посмотрим, проверим…

Приступить сразу к установке, естественно, не получилось – нужно было снимать старую сигнализацию. Одно, правда, порадовало – долго искать ничего не пришлось, вся система была как на ладони.

ЧЕГО ИЗВОЛИТЕ?

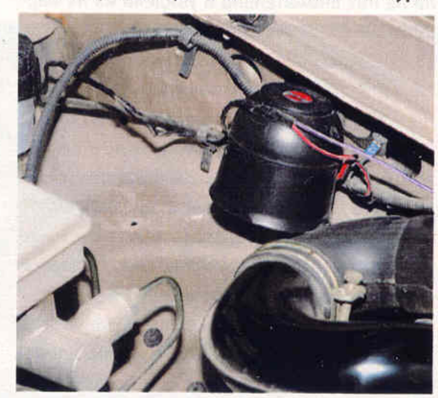
Иммобилайзер – штука полезная: без лишнего шума блокирует жизненно важные электрические цепи, а в глаза не бросается. Но сервисные функции нам тоже нужны: открывать на расстоянии двери или багажник все-таки удобно. Этим займется простенькая сигнализация. Кроме того, решили установить замок капота, затрудняющий доступ в моторный отсек – хуже не будет. В конце концов, задача любой противоугонки – максимально увеличить для угонщика время доступа к автомобилю. А защита должна быть нестандартная и комплексная.

ТЕПЕРЬ МОЖНО…

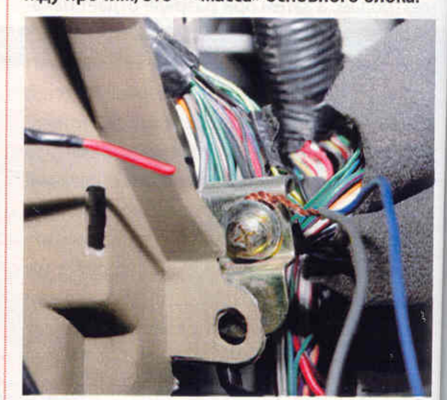
Скажем сразу – процесс занял около восьми часов. Хотя час стоит накинуть на оригинальность, а вернее, неизученность автомобиля: наш «Адмирал» оказался первым «китайцем» в практике установщиков. Ко всему прочему демонтаж старой «охранки» тоже съел какое-то время, хоть и небольшое – увы, все было на виду…

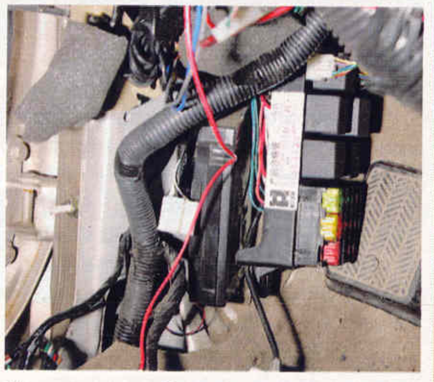
Сотни раз говорили, но повторим снова: в принципе установить «сигналку» можно и за полчаса, но толку от нее будет мало. Хорошо

Классика жанра: прежняя сирена красовалась на самом видном и доступном месте, а провода к ней тянулись через весь капот. Это – халтура!

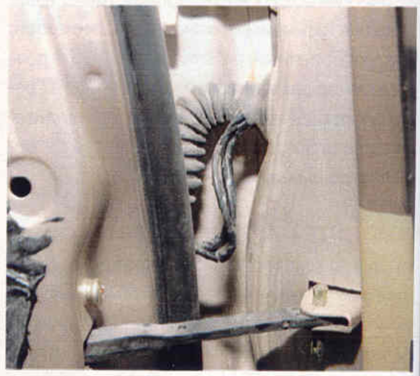


Вот такое «надежное» соединение использовали при монтаже прежней сигнализации. Между прочим, это – «масса» основного блока.





Незакрепленные блоки, датчики, наспех кинутые провода. А мы еще удивляемся: откуда проблемы с сигнализацией? И почему угнанных автомобилей все больше и больше?



«Простота (а не красота) – спасет мир» – видимо, таким девизом руководствовались установщики, поленившиеся убрать провода даже в гофру. Интересно, надолго ли их хватит?



Чтобы надежно спрятать блоки и скрытно проложить проводку, иногда приходится разбирать чуть ли не пол-автомобиля. «Адмирал» – не исключение.

Теперь, открыв капот, мы не видим никаких следов работы установщика – именно так и должно быть при грамотном подходе. Сирена спрятана, проводка тоже.



Обычно сканирующий модуль водружали на «видном месте». В нашем случае он убран под «торпедо». Как оказалось, на удобство это не влияет, но зато устройство скрыто от лишних глаз. Кстати, с точки зрения угона обнаружение сканирующего модуля, как и самого блока, – бесполезно. Но любые подсказки угонщику – ни к чему.





Прикладывать палец в повседневном режиме эксплуатации можно достаточно «вольно» – иммобилайзер сработает. Но при записи владельца и водителей стоит все делать более аккуратно.

продумать места установки и блокировки, надежно закрепить блоки, скрыть проводку – это сложная и долгая работа. А потому срок в несколько дней на установку особо сложных систем – нормальное дело.

Когда вся система была смонтирована, стали настраивать чувствительность датчиков и, самое интересное, обучать иммобилайзер «узнавать» пальцы. Кстати, именно на нашей машине специалисты впервые установили сканирующий модуль пальцев скрытно.

Напомним, что у машины может быть один «владелец» (он «прописывается» один раз) и три «постоянных водителя» (эти могут меняться). Напоминает рукописную доверенность: сам езжай, а хочешь дать машину другому – изволь договориться с хозяином.

Если машину нужно передать, скажем, в сервис, то иммобилайзер попросту отключают, но сделать это может только владелец. А вот в случае смены хозяина извольте «перепрошивать» блок – на заводе или в сервисном центре. Еще один важный момент: поскольку владелец прописывается раз и навсегда, то все процедуры нужно делать особенно четко (вымыть руки, ровно прикладывать пальцы – в инструкции этому посвящен целый раздел): ведь от этого напрямую зависит дальнейшая вероятность распознавания. Мы же специально прописали все с первого раза, без подготовки – «экспериментаторы», одним словом. Результат оказался логичным. Три пальца распознаются «на ура», даже если прикладывать их со значительным смещением, а вот один – «через раз». Конечно, можно было оставить и так, благо в сервис отдаем не каждый день (а «не срабатывал» именно палец, отвечающий за этот режим). Но мы все же решили «перепрошить» блок и перезаписать отпечатки заново, поаккуратнее. Пришлось повозиться, но в итоге мы победили.

Интересно, а можно ли, например, поранить палец так, что система его не будет воспринимать? Можно! Сами не пробовали, но разработчики сказали, что такой случай был! Потому, чтобы перестраховаться, рекомендуют сделать так: пальцы одной руки прописать как хозяина, а пальцы второй – как водителя. Тогда хоть и одной рукой, но иммобилайзер все равно отключите.

А теперь о плохом – не понравились по большей части два момента. Первый – инструкция: ее нужно «разжевывать» куда подробнее! Производитель наши претензии учел – описание уже меняют... Второй момент связан с режимом AntiHiJack (защита от захвата). Откроете при парковке дверь, чтобы сориентироваться, а система решит, что вас уже захватывают... Через несколько секунд раздается звуковой сигнал (правда, не самый громкий), после чего вам нужно «приложиться» пальцем. Если забудете – машина вскоре заглохнет. Страшно это или нет (а вернее – удобно или нет), решайте сами. Правда, данный режим можно отключить (что мы и сделали) или даже поставить тумблер отключения. Но владельцам часто угоняемых машин мы даже советуем – не отключайте этот режим. Сами понимаете, почему.

УДОБСТВО ПРЕВЫШЕ ВСЕГО

Удобно ли пользоваться иммобилайзером? Пока – да. Хочется, конечно, проверить систему на морозе, но всему свое время. Главное, система оказалась вполне рабочая (отпечатки считываются за раз). А те самые «два зайца» – наши. □

Благодарим компанию «МЕОРИДА» за помощь при подготовке материала.



ХОЛОДНЫЙ РАСЧЕТ

Анатолий Сухов

Шины «Мишлен» неспроста полюбились россиянам. И дело здесь, по-видимому, не только в первых строчках рейтингов по результатам независимых тестов (в том числе «зарулевских»). Важно, что с недавних пор при модернизации старых и создании новых моделей французские шинники учитывают российскую специфику: анализируют поведение покрышек на наших дорогах и вносят соответствующие коррективы в общий проект. Такое серьезное отношение к рынку не может не сказаться на результате.

В прошлом году «Мишлен» представил шипованную шину нового поколения X-ICE NORTH для легковых автомобилей (ЗР, 2005, № 8, с. 170). В этом сезоне появился ее вариант для полноприводных авто, популярных в России, а также нешипуемая зимняя шина для легковушек – ALPIN 3. Оценить поведение новинок мы смогли на снежно-ледяных трассах полигона в подмосковном Дмитрове. Но сначала несколько слов о конструкции покрышек.

ЗНАК ЗОРРО

Z-образные разрезы – фирменная особенность протектора новых шин. Мелкие ламели имеют волнистый профиль сразу в двух плоскостях, хорошо сцепляясь под нагрузкой. При движении по снегу «щели» раскрываются, «вгрызаясь» в него; на льду работают извилистые ступенчатые кромки, а при больших нагрузках (на асфальте) исчерченные разрезами шашки превращаются в «монолит», повышая устойчивость и точность управления автомобилем. Ведь зимние шины рекомендуется устанавливать не с первым снегом, а заранее, едва столбик термометра опустится ниже 7°C: уже в этих условиях жесткие летние шины проигрывают мягким зимним почти по всем показателям.

Лучшему сцеплению с дорогой способствует и добавление подсолнечного масла в резиновую смесь ALPIN 3. Насколько уменьшился тормозной путь – покажут наши тесты, но, по данным компании «Мишлен», при торможении с 60 км/ч на мокрой дороге в момент остановки машины, обутой в «Альпин 3», автомобиль на шинах конкурентов еще сохранит скорость 21 км/ч.

LATITUDE X-ICE NORTH в целом повторяет базовую прошлогоднюю шину и использует ту же технологию двунаправленных волнистых ламелей, что и «Альпин 3». Шипуют ее только в заводских условиях, обеспечивая завидное постоянство выступания рабочей части шипов: высота 95% «гвоздей» – 1,2 мм, а общий диапазон составляет 0,9–1,5 мм. Хотя каждые 0,1 мм выступания шипа уменьшают путь до остановки на 3%, большинство производителей ограничивают их высоту 1,0 мм, иначе резко возрастает риск потери шипов. Чтобы преодолеть это ограничение, «Мишлен» разработал их двухслойное крепление: фланец удерживается нижним, более жестким слоем резины, а цилиндрическая часть шипа охвачена сравнительно мягкой, но стойкой к истиранию (за счет кремниевых добавок) смесью. При этом удалось снизить и общую длину шипа, а значит, и его массу.

РУССКИЕ ГОРКИ

Для вседорожников мишленовцы приготовили на полигоне до-



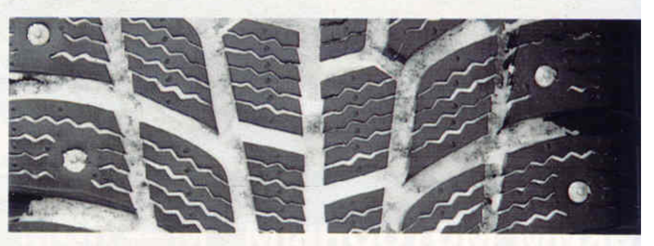


MICHELIN ALPIN 3 – нешипуемая шина для дорог европейского уровня. На льду, конечно, с шипами лучше, но на асфальте «Альпин» куда комфортней. К тому же эта шина заметно экономит топливо, только за счет этого полностью окупая себя к концу эксплуатации. Да и служит она, по заявлению производителя, на 13 тыс. км больше, чем основные конкуренты, – лишний сезон. В 2006 году MICHELIN ALPIN 3 будет выпускаться в 16 типоразмерах — от 165/70R13 79T до 205/55R16 91T.



Крупные канавки ALPIN 3 хорошо отводят воду и снежную кашу, а мелкие ламели цепко держат на снегу и льду.

вольно быструю трассу: «змейка», торможение в коридоре, серия поворотов, разгон и «переставка». Автомобили разные – от напичканных электроникой комфортных «фольксвагенов-туарегов» до «рабочих лошадок» «мицубиси-L200». Больше всего поразила быстрая реакция шин при «переставке»: поведение на снегу почти такое же, как на мокром асфальте – скользко, но предсказуемо и очень надежно. А вот на торможении нужно быть осторожным: многое зависит от состояния льда – с набившимся под шину мелким крошевом после предыдущих торможений справятся разве что гоночные «гвозди».



Двунаправленные Z-образные ламели MICHELIN LATITUDE X-ICE NORTH обеспечивают хорошие сцепные свойства на рыхлых покрытиях и нужную жесткость шашек на асфальте. При этом основание прорезей – ровное, что повышает прочность на разрыв. Даже при износе до остаточной высоты протектора 4 мм (индикатор обозначен снежинкой на боковине шины) число оставшихся ламелей значительно больше, чем на других шинах.



MICHELIN LATITUDE X-ICE NORTH – шина для вседорожников с заводской ошиповкой. Благодаря большему выступанию шипа (1,2 мм) она лучше управляется на льду. Повышению проходимости способствуют и насечки на плечевой зоне шашек протектора, и зубчатый профиль внутренних канавок. Главные рынки сбыта новинки – Северная Америка, Скандинавия, Россия и Китай. В европейском варианте используются предписанные тамошним законодательством более легкие алюминиевые шипы. В России будут продаваться шины со стальными шипами, более стойкими к коррозии, особенно в среде противогололедных реагентов. Пока освоено пять типоразмеров — от 215/70R16 100Q до 255/55R18 109T XL. Еще шесть появятся на будущий год.

Для «Альпина» приготовили другую трассу – торможение на извилистом спуске и разгон на подъеме. Вторая часть – трудное испытание для переднеприводного «Опеля-Астра». Но уже при небольшой пробуксовке шина мгновенно очищается, поэтому зацепиться за укатанный снег удается раньше, чем он переплавится в лед. На торможении тоже никаких сюрпризов. Даже на заблокированных колесах минимальная управляемость сохраняется да и дозировать торможение легко: чтобы колеса вновь зацепились за снег, нужно лишь слегка отпустить педаль. Другие шины порой моментально «замыливаются».

Жаль, не удалось оценить поведение новинок на чистом асфальте. Впрочем, Россия – не Европа, у нас выметенные до асфальта зимники скорее приятное исключение, чем правило. А посему лучшая страховка от неприятных сюрпризов – обувь по сезону. □

НА ПУТИ К СОВЕРШЕНСТВУ

Михаил Васильев



Когда вдоль всех дорог установят фонари уличного освещения и наша страна будет смотреться из космоса как новогодняя елка, тогда, наверное, автомобильным фарам не нужно будет уделять столько внимания, но пока без качественного света – никуда!

Автомобильный свет постоянно на пути к совершенству. И если не касаться систем инфракрасного света, то обозримая вершина его на сегодня – головные фары на светодиодах. По вполне понятным причинам (высоченная цена прежде всего) массы такие изделия не п... падают. То же можно сказат... и о ксеноновом свете – ... пока что удел дорогих авт... мобилей, оснащенных авт... корректором. Большинств... же ездит с обычными лам... почками в фарах, которы... между тем, тоже совершен... ствуются...

Еще в 1995 году у однон... тевой лампы H1, стоявшей... кстати, во внутренних фара... вазовской «шестерки», поя... вилась альтернатива – боле... современная H7 для отража... телей со свободной поверх... ностью. Такие фары не име... ют рассеивателя, зато боле... критичны к точности распо... ложения спирали. В лампа... H1 нередко встречались гео... метрические несоответстви... требованиям: например... спираль внутри не в фокусе... отчего страдают светорас... пределение и четкость свето... теневой границы. В случае с... H7 это редкость.

1. Narva, 55W, Германия	**2. Philips (GT150), 55W, Германия**	**3. General Electric (Halogen), 55W, Венгрия**	**4. Osram (Halogen), 55W, Германия**
			
Ориентировочная цена – 270 руб.	Ориентировочная цена – 850 руб.	Ориентировочная цена – 80 руб.	Ориентировочная цена – 125 руб.
В целом – лидер теста. Стабильно высокие результаты по всем контрольным точкам. Вот только надписей на русском языке нет.	Рекордсмен по цене показал самые близкие цифры к требованиям значения освещенности в точках перед встречным автомобилем. Но за такие деньги хотелось бы видеть подавляющее превосходство над соперниками – а его нет.	Хорошие ровные показатели. Отличная освещенность в зоне перед встречным автомобилем. Из недостатков: нет русского перевода на упаковке.	«Осрам» не посрамил собственного известного имени – результаты хорошие. Но и здесь на упаковке нет русского перевода.

Большое значение играет и фиксация лампы в патроне, ведь ее минимальное смещение пагубно скажется на выдаваемых параметрах: у Н7 фиксация более надежная. Но как бы то ни было – без экспертизы не обойтись. Мы купили десять наименований «аш седьмых» различных производителей и исполнений, которые через некоторое время «обменяли» на протокол у экспертов НИИАЭ.

Результат обнадежил: семь из десяти испытуемых соответствуют стандартам. Можно и более детально. К примеру, по Правилам ЕЭК ООН № 37 допустимая мощность лампы категории Н7 не должна превышать 58 Вт. Все проверенные экспертами образцы, за исключением Autobrite (Max Blue) и Autobrite (Super White), имеют мощность примерно 48 Вт. У нарушителей же 78 и 68 Вт соответственно. По тем же правилам, но касающимся геометрических параметров и светового потока, к не выдержавшим испытания добавляется лампа Comtech (Road Vision). В цветность излучения уложились также не все: Autobrite (Max Blue), к сожалению, не вписался в стандарт.

Более подробно о каждой лампочке – в комментариях к фото. Общее впечатление? Скажем так: есть простор для совершенствования…

НАША СПРАВКА

Чтобы лучи, отраженные нижней половиной рефлектора, не задирались вверх, ослепляя водителя встречной машины, необходимо отказаться от простейшей параболической формы отражателя. Пришлось строить кривое зеркало из нескольких сегментов, каждый из которых освещает назначенную ему зону дороги. Совершенно очевидно, что для получения идеально точного светораспределения, соответствующего европейскому стандарту, количество сегментов отражателя должно быть как можно большим, а размер нити накаливания – как можно меньшим. Тогда можно вплотную подойти к условиям геометрической оптики и рассчитать путь для «каждого отдельного лучика», испускаемого лампочкой. В итоге сегменты рефлектора становятся такими маленькими, что сливаются в одну сплошную поверхность очень сложной «свободной» формы, что удачно нашло отражение сразу на двух европейских языках: FF=free form по-английски или freie Fläche по-немецки. В таких фарах для освещения дороги используется уже почти весь световой поток лампы – за исключением разве что ее торца, прикрытого непрозрачным колпачком. Кроме того, спиралька лампы Н7 (по-научному – тело накала) намотана гораздо плотнее, потому и раскаляется до больших температур. Если в Н1 на поверхности нити было максимум 3100°К, то в «семерке» уже есть участки с 3700°К. Излучаемый свет кажется глазу не таким желтым, он ближе к голубому.

5. Narva (Range Power Blue), 55W, Германия



Ориентировочная цена – 345 руб.

Результаты практически такие же высокие, как и у одноименного земляка. С надписями на русском языке – те же проблемы.

6. Comtech (Extra Blue), 55W, ЕС



Ориентировочная цена – 90 руб.

Ровные показатели во всех контрольных точках замера освещенности, предписанных ЕЭК ООН, без особо выдающихся параметров. В целом замечаний нет.

7. General Electric (Super Blue), 55W, Венгрия



Ориентировочная цена – 185 руб.

Странно, но у более дорогой лампочки той же фирмы показатели оказались чуть хуже, чем у № 3. Зато на упаковке есть русский перевод!

8. Comtech (Road Vision), 55W, ЕС



Ориентировочная цена – 35 руб.

Самая бюджетная лампочка выдала заниженный в два раза показатель в точке 75R (обочина на расстоянии 75 м от автомобиля). Посему брать не рекомендуем.

9. Autobrite (Super White), 100W, Индия



Ориентировочная цена – 140 руб.

На упаковке указана мощность 100 Вт, а значит… устанавливать их на автомобиль нельзя. Если же установить, результат не обрадует.

10. Autobrite (Max Blue), 55W, Индия



Ориентировочная цена – 135 руб.

Фары с такими лампочками слепят встречного водителя, очень слабо освещают обочину, не соответствуют по цветности излучения и т.д.

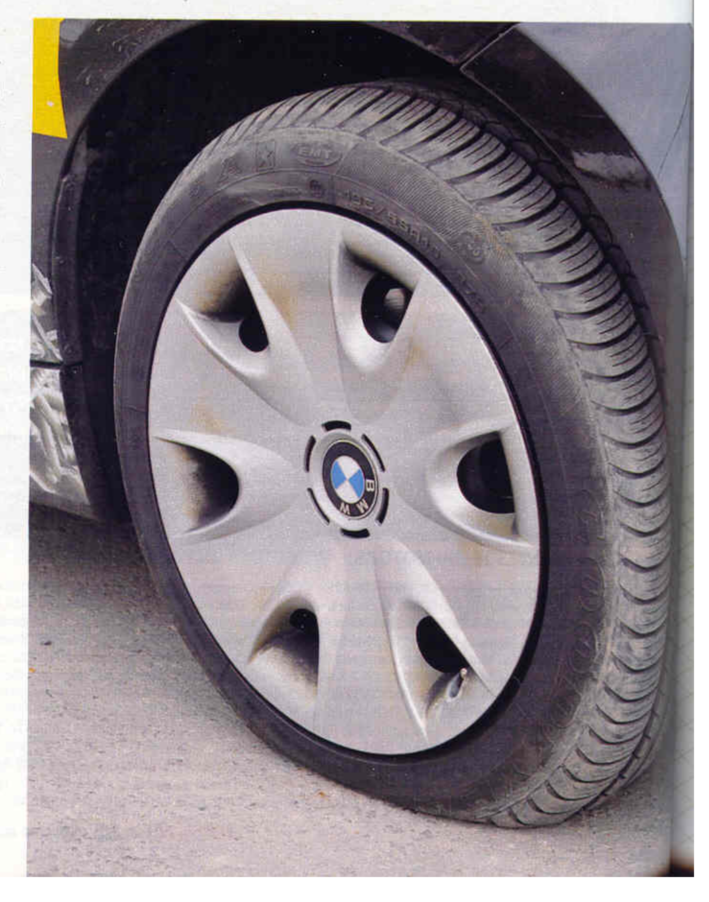
ВСЕГДА В ФОРМЕ

Анатолий Сухов

Современные «гвоздестойкие» шины действительно не боятся ни гвоздя, ни ножа. Говорят, даже здоровенные полицейские «ежи» не могут теперь остановить злостных нарушителей на таких колесах. Что ж, западным служителям закона виднее – они первыми познакомились с отрицательной стороной шинного прогресса. В целом же привыкшая к комфорту и пунктуальности Европа в восторге от новой технологии. Впрочем, сколько неприятностей способен доставить прокол колеса, особенно на раскисшей обочине, под дождем или снегом, наши автомобилисты знают не хуже других. Поэтому мы решили сами протестировать «гвоздестойкие» покрышки на российских дорогах, ведь сегодня их уже можно купить в розничной сети.

ЖЕСТКОЕ РЕШЕНИЕ

Компания «Гудьир» разрабатывает технологию EMT (Extended Mobility Technology – технология продленной мобильности) с 1992 года. Идея заключалась в том, чтобы использовать для «гвоздестойких» шин обычные колеса, без специальных жестких вставок, как практиковали раньше. Для этого нужно было сделать боковину покрышки достаточно жесткой, чтобы выдержать вес автомобиля (с учетом динамических нагрузок!) без повреждения шины. При этом она должна быть достаточно упругой, чтобы гасить колебания кузова и не перегреваться. Больше



Спущенная покрышка промялась, но «боевую форму» сохранила. В этом плюсе и свой минус – не в каждом шиномонтаже смогут разбортировать такое колесо: шина держится за обод мертвой хваткой. Но для экспресс-ремонта это и не нужно.

десяти лет химики и инженеры искали подходящую формулу смеси и конструкцию слоев. Так родилась шина RunOnFlat, позволяющая проехать на полностью спущенном колесе до 80 км на скорости до 80 км/ч.

Сегодня индекс EMT несут несколько моделей Goodyear. Многие из них идут на конвейеры ведущих автопроизводителей, например таких, как БМВ и «Роллс-Ройс». Мы взяли на тест БМВ-118 на скоростных шинах Eagle NCT5.

БМВ УХОДИТ ОТ ПОГОНИ

Ни по внешнему виду, ни по предписанному давлению Eagle NCT5 EMT Run On Flat не отличаются от своих «не мобильных» собратьев. Да и БМВ на них управляется… как БМВ, этим все сказано. А если они и немного жестче обычных, то на больших скоростях это даже на пользу – шины меньше подламываются, не «плывут». Впрочем, довольно «драйва» – спускаю переднее правое колесо. Оно заметно потеряло форму, продавилось, но не расползлось блином по асфальту, как обычная тонкая покрышка. Поехали: руль сразу потяжелел и потянулся вправо. Впрочем, с усилителем удерживать машину на курсе совсем не сложно. Она не рыскает и вполне предсказуемо ведет себя при смене полос. Самое сложное оказалось… держать скорость в предписанных шинниками рамках – на загородном шоссе, да на такой машине!

Через несколько десятков метров после начала движения загорелся индикатор недостаточного давления в шине. Хорошая подсказка для технологии EMT, иначе водитель может проморгать прокол. Но когда давление восстановили, тревожная лампочка продолжала гореть – сбрасывать код ошибки нужно самому.



Выпускаю воздух из второго переднего колеса – теперь автомобиль поехал прямо. Руль тоже стал полегче, как будто на шоссе небольшой слой грязи – чуть больше сопротивление, чуть замедленнее реакции. Через десять километров проверил нагрев шин – горячие, но рука терпит. Раскаленный солнцем асфальт не сильно холоднее.

Спускаю по очереди оба задних колеса. Автомобиль управляется и вовсе вяло, но послушно вписывается в повороты – только руль приходится поворачивать на больший угол. А вот после того, как я восстановил давление в передних шинах, БМВ принялся довольно ощутимо рыскать по полосе. Что ж, так и должен вести себя заднеприводный автомобиль со спущенными задними колесами. Поэтому, чтобы уйти от погони, к «гвоздестойким» шинам нужен еще и классный водитель. На разрешенной же скорости с машиной справиться несложно, но помнить об изменившейся управляемости – обязательно.

И последнее. После езды на спущенных шинах вентиль и вырез в декоративном колпаке уже не совпадали: фирменные колпаки провернулись на колесе. Если провернулись, значит, могут и потеряться, поэтому не стоит лихачить на виражах. □

РУЧНАЯ РАБОТА

Денис Чиликин

Купить автомобиль – только половина дела. Вторая половина – сохранить приобретенное. Противоугонные системы – активные помощники по этой части. Одни владельцы предпочитают умную электронику, другие – механику, которую можно «подержать в руках», третьи считают за благо совмещать оба типа «охранников». Сегодня остановимся на популярных механических противоугонках, которые, в случае чего, не кричат и не зовут на помощь.

БОГАТСТВО ВЫБОРА...

Разнообразие механических устройств, безусловно, уступит электронике. Но есть один важный нюанс. Покупая, например, сигнализацию, вы не особенно задумываетесь, подойдет ли она к вашей машине. Бывают, конечно, проблемы – например, с подключением к центральному замку и т.п., но все они, как правило, решаемы. С механикой же такие «фокусы» могут не пройти вовсе. Немало запорных устройств рассчитано на строго определенные марки автомобилей, посему при покупке совместимость с «подзащитным» следует уточнять! Кроме того, хорошую систему может, как всегда, испортить бездарная установка. Большинство производителей рекомендуют профессиональных установщиков, но некоторые допускают и самостоятельный монтаж.

Еще немаловажный фактор – удобство пользования. Заочно оценить его можно лишь приблизительно, однако практика показывает, что неудобной «механикой» владелец старается не пользоваться вообще! Так что прикиньте, станете ли вы всякий раз блокировать рулевой вал или втыкать штырь в коробку передач. Ну а теперь – по порядку.

РУЛЬ, КАПОТ, КОРОБКА...

Одной из первых появилась на нашем рынке так называемая «кочерга». Цеплялась за руль и педали, блокируя их между собой. Снять и надеть ее успевали за несколько секунд, притом и водители и угонщики делали это одинаково быстро. Но именно благодаря популярности абсолютно бесполезной «кочерги» рынок «механики» стал активно развиваться. Из неплохих, но очень неудобных в эксплуатации устройств вспомним блокираторы колес. Но сегодня они практически вымерли.

Начнем с рулевого управления. Почти все современные устройства блокируют рулевой вал, что гораздо надежнее «кочерги» защищает от угона. «Подлезть» к ним с инструментом намного сложнее. Да и конструкция – компактная.

Также популярны среди механических блокировок замки на коробку передач. Их почему-то часто называют «мультилоками», хотя это – название конкретной фирмы! Ситуация та же, что и с копировальными аппаратами: в честь фирмы-первопроходца в нашей стране их именуют «ксероксами».

Замки подобного типа в ходе эволюции претерпели значительные изменения. Самые первые варианты состояли из двух частей – корпуса и съемной дуги (напоминали амбарный замок) и крепились непосредственно над консолью у коробки передач. Следующей вариацией стали замки, встраиваемые в саму консоль – установка стала скрытой: в салон выходит лишь личинка для ключа.

Понятное дело, что и коробки передач, и крепеж у всех автомобилей разные. Пробовали создавать некий универсальный комплект, но даже он требовал дополнительных сварочных работ и прочих не самых простых операций. Установщикам да и владельцам это не очень нравилось, потому сейчас для каждой модели предназначают свой замок (хотя личинка, принцип действия и многие детали обычно одинаковые). Кстати, для вседорожников встречаются варианты запорных устройств на раздаточную коробку.

ГАРАНТ БЛОК – серия противоугонных замков для блокировки рулевого вала автомобиля.



Ориентировочная стоимость замка «Гарант Блок Стандарт» – от 1500 руб.

■ Замок устанавливается непосредственно на рулевой вал, а перед началом движения блокирующий стопор полностью снимается. Таким образом, во время движения воспрепятствовать нормальной работе рулевого механизма просто нечему. Выпускается в трех различных версиях: «Люкс», «Стандарт», «Оптимал». Совместим с большинством отечественных машин и иномарок.

ГАРАНТ БАСТИОН – серия противоугонных замков зажигания.



Ориентировочная стоимость замка – от 3500 руб.

■ Изделие устанавливается вместо штатного замка зажигания на автомобили семейства «Лада-2110», «Самара», «Самара-2», «Калина», а также «Шевроле-Нива». Представляет собой комбинированную систему: не только механическую (блокировка рулевого вала), но и электрическую (защита стартера). Совместное использование с сигнализацией «Гарант Дозор» позволяет расширить число сервисных и защитных функций.

DRAGON – механический блокиратор механизма переключения КП.



Ориентировочная стоимость блокиратора с установкой – от 6000 руб.

■ Устанавливается под консоль и блокирует специальным штырем механизм управления коробки передач в положении задней передачи (или режиме Parking для АКП). Поскольку на один автомобиль можно установить несколько видов блокираторов (замок капота, рулевого управления и т.п.), специалисты компании рекомендуют воспользоваться этой возможностью: тогда вы получаете противоугонный «Мастер-комплект» (с одним ключом).

Переходим из салона к моторному отсеку. Самый простой вариант защиты от проникновения в него – обычный механический замок. Цилиндр-личинка устанавливается в салоне, от нее отходит защищенный трос, а весь механизм запирания – под капотом.

По принципу действия замки могут слегка различаться: «цепляться» к штатной защелке замка капота либо располагать своей собственной. Интересные варианты получаются и при симбиозе механических замков с электроникой.

КТО СЛЕДУЮЩИЙ?

Не забывайте: даже самая совершенная система не служит стопроцентной гарантией того, что ваш автомобиль не угонят. Ее задача – увеличить «время доступа»! И все же есть за что бороться! □

Замок механизма переключения передач CONSTRUCT MUL-T-LOCK CYLINDER INSIDE CTL 77.



Ориентировочная стоимость замка – 5500 руб. (с установкой – 10 500 руб.).

Предназначен для блокировки механизма переключения передач. Конструкция необременительна в пользовании, абсолютно не портит интерьер. Ко всему прочему MUL-T-LOCK предлагает такую опцию, как система «Мастер-ключ» – один ключ от машины, квартиры, замка и т.д. В арсенале производителя – замки более чем на 1000 различных автомобилей.

DEFEN.TIME – электромеханический блокиратор капота.



Ориентировочная стоимость блокиратора – 1300 руб.

Блокирует доступ в подкапотное пространство. Привод замка – электрический, возможно управление с пульта сигнализации. В конструкции предусмотрена дополнительная цепь блокировки. В случае неполадок электроники (например, значительный разряд аккумулятора) можно воспользоваться страховочным тросом, который должен быть надежно спрятан.

MUL-T-LOCK RE ACTIVE HOOD LOOK – электромеханический замок капота.



Ориентировочная стоимость замка – 4500 руб. (с установкой – 7500 руб.).

Данный замок предотвращает несанкционированное открытие капота автомобиля. Принцип работы основан на контроле и блокировке перемещения защелки штатного замка капота. Конструкция замка позволяет использовать его как в автономном режиме, так и совместно с электронной охранной системой. Универсален и подойдет практически на любой автомобиль.

ВДРЕБЕЗГИ

Наименование – датчик разбития стекол RG-02.

Ориентировочная цена – 680 руб.

В жизни автомобилиста бывает грустный момент, когда в машине разбивают стекло… Вот только сигнализация в этот момент не всегда срабатывает. Специально для такого случая компания «Альтоника» выпустила двухуровневый «Датчик разбития стекол RG-02». Устройство реагирует на разбивание всех типов автомобильных стекол: обычных, многослойных, тонированных, бронированных и других. Тревожный сигнал подается, когда разбивают стекло автомобиля, а предупредительный – и при попытках (ударах по стеклу или по кузову твердым предметом). Датчик не нуждается в регулировке и настройке, при этом его легко устанавливать и подключать к автосигнализации.



С УЧЕТОМ ОСОБЕННОСТЕЙ

Наименование – амортизаторы Damp.

Ориентировочная цена – 1000 руб.

Санкт-Петербургская компания «РусАм» выпустила двухтрубные гидропневматические амортизаторы Damp для автомобилей ВАЗ-2108, 2110 и модификаций. По заверению производителя, их долговечность и надежность обеспечены тщательным входным, межоперационным и выходным контролем, применением уплотнений и металлокерамических компонентов компании Freudenberg, а также высококачественной амортизаторной жидкости компании Addinol, обладающей стабильностью в широком диапазоне температур.



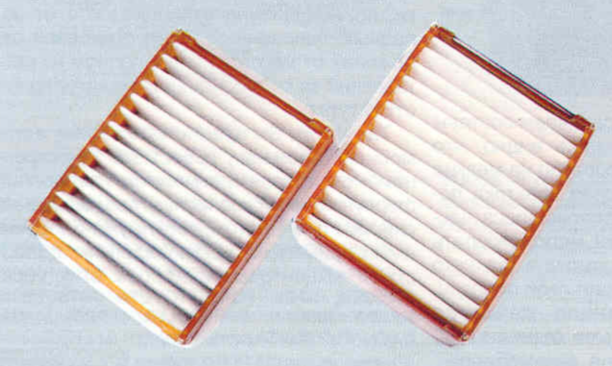
ЧИСТО ВОЗДУХ

Наименование – салонный фильтр «Цитрон».

Ориентировочная цена – от 260 до 350 руб.

То, что в крупных городах буквально нечем дышать – ни для кого не секрет. Даже пешеход, обдуваемый ветром, с трудом ищет глоток свежего воздуха, автомобилисту же вообще никуда не деться… Помогут разве что салонные фильтры, у которых теперь прибавление – изделие компании «Цитрон», пригодное для ВАЗ-2110 и модификаций.

В качестве фильтровального материала здесь применили нетканое полотно фирмы Hollingsworth & Vose Company (J.C.Binzer, Германия), обладающее антиаллергенными и противопыльными свойствами. Оно обеспечивает задержку мельчайших частиц пыли и аллергенов размером менее микрона. Ресурс эффективной работы составляет 15 000 км пробега, причем производитель рекомендует регулярную смену фильтра, что позволит значительно улучшить воздух в салоне автомобиля.



ПРОМЫВАНИЕ СЕРДЦА

Наименование – промывочное средство «НОРДИКС Пятиминутка».

Ориентировочная цена – от 40 руб.

Компания ООО «НПО Нордикс» выпустила новый продукт – промывочное средство для масляной системы «НОРДИКС Пятиминутка». Производитель рекомендует применять его для удаления нагара, продуктов окисления и других загрязнений с цилиндропоршневой группы и каналов масляной системы бензиновых и дизельных двигателей. Средство (оно представлено в двух видах фасовки – 330 мл и 1 л) можно использовать при смене отработанного масла, а также при замене одного типа масла на другое.



СЦЕПЛЕНИЕ ВРЕМЕН

Наименование – диск сцепления нажимной для ВАЗ-2103.

Ориентировочная цена – 400 руб.

■ «Копейку» и «трешку» уже давно не выпускают, но, как говорится, дело их живет! И запчасти для них – вполне востребованный продукт. Компания ПО «Начало» предлагает диск сцепления для этих моделей, который, естественно, совместим с «пятеркой» и «семеркой». Производитель гарантирует высокое качество изделия благодаря тому, что к производству привлечены высококвалифицированные специалисты и использовано немецкое балансировочное оборудование, технические параметры которого позволяют свести к нулю радиальное биение и дисбаланс. После сборки узел испытывают на стенде на соответствие требованиям конструкторской документации. На кожух диска нанесено антикоррозионное фосфатное покрытие.

Каждое изделие промаркировано фирменным логотипом в четырех местах на наружной поверхности узла, штампом «Ростест» и каталожным номером. Дату изготовления и номер бригады наносят лазером.



ЗАЩИТИ ЖЕЛЕЗНОГО СВОЕГО

Наименование – автошампунь гель CrossFoam.

Ориентировочная цена – от 140 до 300 руб.

■ Содержать машину в чистоте – обязанность каждого автомобилиста. В помощь ему – автошампуни. Например, автошампунь гель CrossFoam. Производитель утверждает: гель – формула идеальная для основательной мойки. Препарат удаляет все характерные для наружной поверхности кузова загрязнения и защищает лакокрасочное покрытие. После высыхания на обработанной поверхности остается защитная микропленка. Подходит для мытья любых лакокрасочных покрытий, стекла, металла, пластика, резины. Безопасная для окружающей среды биоразлагаемая формула. Литровый флакон рассчитан на 30–40 моек среднегабаритного автомобиля.



ЗАЩИТНАЯ РЕАКЦИЯ

Евгений Борисенков.
Фото: Константин Якубов

Покупатель отечественного авто твердо знает, за что надо обязательно доплатить: антикор, «музыка», сигнализация. Обладатели иномарок первый пункт, как правило, игнорируют – не сгниет! Кто же прав – те или другие? В поисках истины мы обратились к профессиональным борцам с коррозией.

ВТОРОЙ ФРОНТ

Родной реагент, как известно, растворит что угодно. Оцинкованный лист – не исключение: в агрессивной среде цинковое покрытие убывает со скоростью около восьми микрон в год. Легко подсчитать – даже «Ауди» с ее исходными 80–100 мкм в чистом виде больше десяти лет не протянет. Что уж говорить о других, не столь именитых марках! Вся надежда лишь на второй фронт – дополнительную химическую защиту, готовую принять главный удар на себя.

Очевидно, тратиться на антикор есть смысл при любом происхождении машины. Во-первых, целее будет, во-вторых, это неплохой аргумент для торга при последующей продаже на рынке. Там-то сразу поймут, кто раздолбай, а кто щедрый и заботливый хозяин. Мало вариантов у отметивших «день жестянщика» – после сварочной горелки и рихтовочного молотка кузов ржавеет куда быстрее. Да и траты на антикор в общем-то не чрезмерные – 5–7 тыс. рублей один раз в 2–4 года. У нормального мужика на пиво больше уходит!

Популярных средств у нас нынче четыре: «Валволин» («Тектил»), «Меркасол», «Динитрол» и не слишком распространенный «Ваксойл». Препарат сошел с круга вовсе не из-за плохого качества – виновата цена, вдвое превышающая аналоги. Все мастики обладают отменной механической прочностью и адгезией, надежно прикрывая вверенный их заботам металл. Срок годности ограничен потерей пластичности – при появлении трещин покрытие приходится обновлять. Особняком стоит канадский «Раст-стоп», представляющий в основном смесь растительных масел и силиконов. Он не столь цепок, зато приятен на цвет, запах и вкус, а главное – способен бороться с врагом на молекулярном уровне. Проще говоря, он особо хорош,

Богатый набор насадок позволяет залезть во все скрытые полости.



В арсенале борцов со ржавчиной пластиковые подкрылки – весьма грозное препятствие.

когда коррозия уже начала свое рыжее дело. Его задача – пролезть, добраться и остановить процесс. Правда, активность он проявляет лишь пару лет после нанесения – хорошее быстро кончается.

В общем виде стратегия дополнительной антикоррозионной защиты такова. Свежекупленный автомобиль стоит обработать одной из мастик – защитное покрытие продержится несколько



Добраться до нуждающейся в защите поверхности можно лишь после тщательной мойки.

Большинство препаратов допустимо класть прямо на «воду», но специалисты рекомендуют поверхность подсушить.





Возможные места скопления влаги должны быть надежно защищены.

лет. Дольше других служит масса с наполнителем: «Тектил» – в среднем 3 года, «Тектил-бронза» – 4, «Тектил-цинк» – 5 лет. (Что-то подобное есть в линейке каждого производителя.) Если машина хотя бы чуть-чуть хлебнула соли, то поможет только «Раст-стоп». Он единственный сможет залезть во все щели, нейтрализовав едкий минерал. Он же отлично подходит, чтобы освежить старое покрытие. К сожалению, последовательность обработки только одна – «Раст-стоп» сверху. Наоборот ничего не получится – сами понимаете, масло.

ХИМИЧЕСКАЯ АТАКА

Перед нанесением антикора автомобиль надо хорошенько вымыть. Ямы (подъемника, опрокидывателя), «Керхера» и крана с холодной водой вполне достаточно. Убедитесь только, что у распылителя есть защитный резиновый наконечник, иначе усердие может обернуться свежими бороздами на покрытии. Главное, не спешить (со средних размеров машиной банщик справляется за час) и подойти к делу тщательно – закоулки обязательно проверить на ощупь. Пользоваться парогенератором не советуем – чрезмерный нагрев (свыше 100°С) может спровоцировать отслоение ни в чем не повинной мастики.

Затем мокрую поверхность стоит высушить. Теоретически, большинство препаратов можно наносить прямо «на воду», но лучше не торопиться – высокое качество не терпит суеты! Образовавшуюся паузу мастер использует для тщательного обследования днища – рыхлая ржавчина, отслоившаяся мастика и прочие подозрительные места доводят до нужной кондиции вручную. Для лучшего доступа (в том числе при последующей обработке) спец обязательно демонтирует всевозможные щитки, подкрылки и колеса.

Время приступать к изучению пространственной структуры кузова. Как правило, в любую полость удается добраться без сверления дополнительных отверстий – был бы широкий набор насадок да желание сделать работу не быстро, а хорошо.

«Антикорят» автомобиль сверху вниз, обрабатывая все полости, где в процессе эксплуатации может оказаться влага. Здесь многое зависит от эрудиции мастера – чем шире его кругозор, тем лучше результат! А вот обливать лакокрасочную поверхность кузова антикором не надо. Эта операция предусмотрена только при наличии внешней коррозии и лишь при использовании «Раст-стопа». Красоты машине препарат не прибавит



Дренажные отверстия в дверях оказались маловаты – пришлось просверлить дополнительные.

Короба зондируют в два прохода – туда и обратно.





Перед нанесением покрытия автомобиль надо как следует распотрошить.

– лежащая на ржавчине краска отвалится, однако визит в малярку можно будет оттянуть до лучших времен.

Покончив со скрытыми полостями, переходят к днищу. Для «Раст-стопа» достаточно давления около 8 атм, для прочих, куда более вязких препаратов – под 200.

Если препарат фирменный, а специалист – грамотный, эксплуатировать авто можно сразу после сборки. Правда, аннотации некоторых мастик не рекомендуют в первые 3–4 часа быстро ездить по гравию, чтобы не налипли камни. Требование обоснованное – можно потерпеть. А вот чужеродный химический запах покрытия долго терпеть не придется – он должен улетучиться через час. Если нет, значит проданный вам антикор – подделка. «Раст-стоп» – снова исключение. Сам он не содержит летучих веществ, а потому не пахнет. Но из рекламных соображений к нему добавляют специальный состав, имитирующий амбре свежекупленного авто.

ЖИДКИЙ АРГУМЕНТ

В том, что попасть к халтурщику куда легче, чем найти профессионала, мы убедились на собственном опыте.

Сначала все шло хорошо – пару суток автомобиль обильно «потел» ядовито-желтым «Раст-стопом» к вящему недовольству соседей по стоянке, случайно соприкоснувшихся с нестерильной поверхностью. А на третьи наступил момент истины – у машины сильно и необратимо съежился уплотнитель ветрового стекла. В мастерской заявили, что таких прецедентов у них не было – сам хозяин чего-нибудь нахимичил! Ходить по судам недосуг, а шальной камень вскоре поставил в деле жирную точку – стекло пришлось заменить вместе со злосчастной резинкой. Однако мы все-таки провели собственное расследование, дабы впредь не попасть впросак.

Как оказалось, изначально «Раст-стоп» поставляли к нам в европейской версии – это материал А розового цвета. Однако в экстремальных российских условиях на изрядно потрепанных экземплярах препарат не выхаживал гарантийный срок. Фирме пришлось разрабатывать материал Б – куда более вязкий состав желтого цвета, хорошо цепляющийся за голый металл. Дальше сработала рыночная экономика – при сопоставимой цене оказалось выгодно закупать вариант для России, а затем, разбавив чем бог послал, выдавать его за «европейца». Очевидно, пресловутый растворитель и испортил нестойкую резину.

ВЕРНОЕ СРЕДСТВО

Самый верный способ найти «правильную» мастерскую – зайти на сайт производителя антикора. У каждого есть свой дилерский центр, контролирующий официальных партнеров. Там же можно познакомиться с гарантиями, а кое у кого – даже с целыми программами вечной молодости вашего авто.

Тем, кому интернет недоступен, остается довериться честному имени мастерской, разумной цене (около 5 тыс. руб. для среднеразмерного седана) и открытому лицу исполнителя. Что до обещаний изготовителя – они слово держат, но для верности не ленитесь заезжать раз в год на контрольный осмотр. □

Редакция благодарит ООО «ЭКСПЕРТ-АВТО» за помощь в подготовке материала.

НА ЗАРЕ ТЫ ЕЕ НЕ БУДИ!

Геннадий Емелькин

Как только морозец окрепнет градусов до 20–25, многие автомобилисты испытывают тревогу: не ровен час, похолодает еще градусов на пять – десять! Даже если в картере прекрасное, по погоде, масло, если стартер отменно проворачивает коленвал, система зажигания со свечами в полном ажуре, это еще не гарантия, что мотор оживет. Ведь надо заполнить цилиндры рабочей смесью, способной воспламениться от искры – тут-то обычно и скрываются подводные камни. Иной раз и к прошивке электронного блока управления нет претензий – форсунки работают четко, топлива подают сколько надо, а смесь в цилиндрах крайне бедная… просто оттого, что горе-бензин не желает испаряться! Результат – залитые им свечи. Приехали…

Для нашей страны тридцатиградусный мороз не в диковину. Как быть автомобилисту? Проще тем, кто ставит горячую машину на ночевку в гараж – даже под утро температура двигателя (особенно если его дополнительно укрыть) будет на несколько драгоценных градусов выше критической. Есть шанс завести! Другой вариант: перед пуском прогреть двигатель от внешнего источника тепла. Бывало, ветераны заливали в радиатор принесенный в ведрах кипяток – хлопотно, да и не очень полезно для быстро разогретой «механики». Но заводились и ездили!

Сегодня у любителя зимних поездок другие возможности. На фото 1 – автономный предпусковой подогреватель. Есть такие и для бензиновых двигателей, и для дизелей – в зависимости от объема системы охлаждения их делают разной мощности, оснащают электронным управлением. Конечно, и здесь случаются неполадки. Об их диагностике и устранении поговорим в свой черед, а сначала, как водится, познакомьтесь с

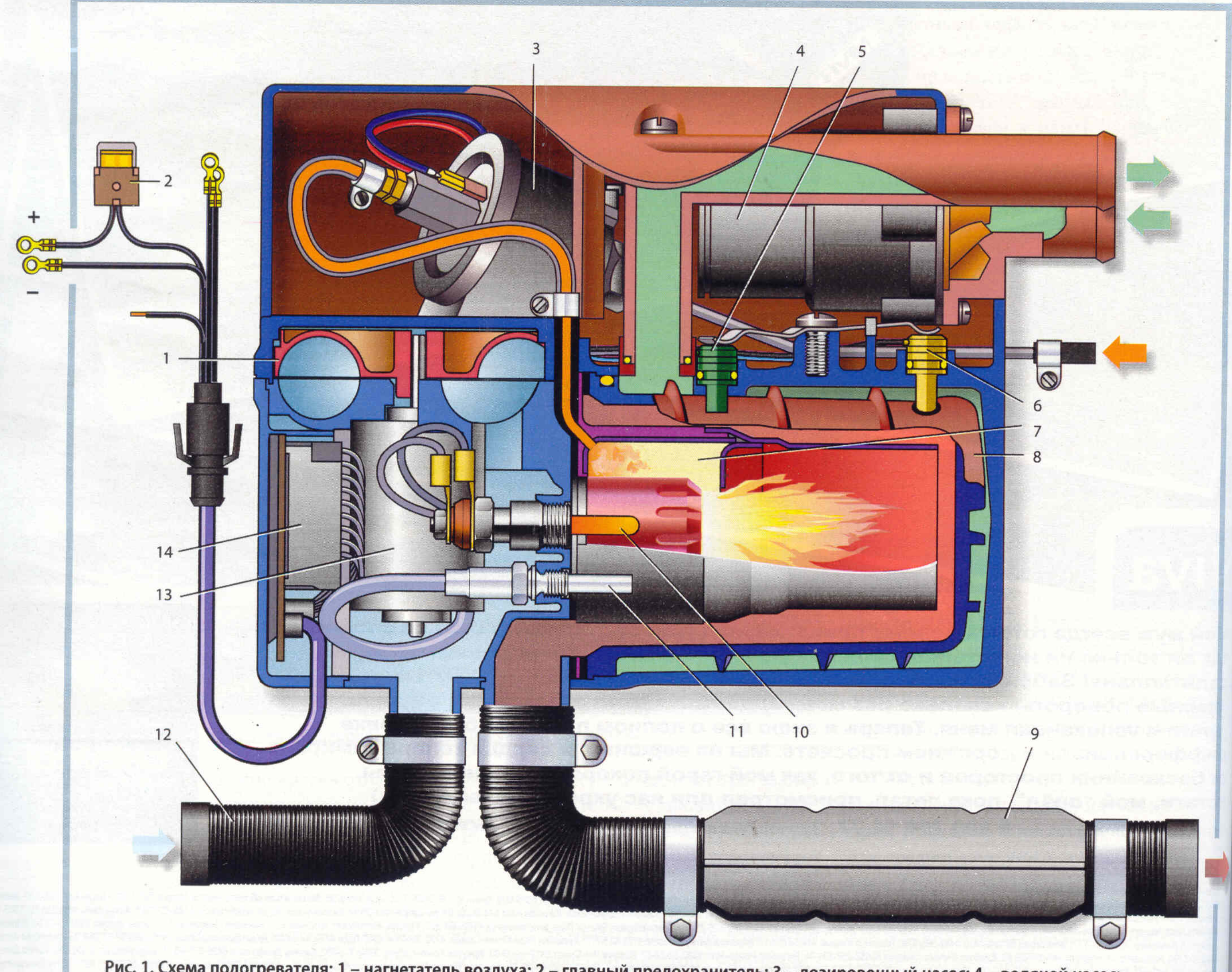
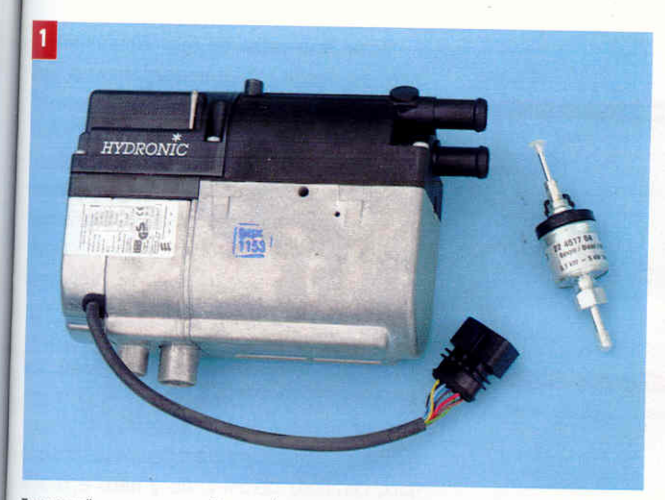


Рис. 1. Схема подогревателя: 1 – нагнетатель воздуха; 2 – главный предохранитель; 3 – дозировочный насос; 4 – водяной насос; 5 – датчик температуры; 6 – датчик перегрева; 7 – камера сгорания; 8 – теплообменник; 9 – глушитель; 10 – свеча накаливания; 11 – индикатор пламени; 12 – всасывающий патрубок; 13 – электромотор; 14 – блок управления.



Типичный «истопник». Рядом фильтр.



Управление подогревателем: 1 – мини-таймер; 2 – модульный таймер; 3 – телестарт.

устройством и схемами подключения «автономок».

На рис. 1 – схема подогревателя. При включении отопителя подается питание на свечу накаливания **10**, которая разогревается до рабочей температуры. Одновременно начинают работать встроенный жидкостный насос **4** и нагнетатель воздуха **1**. Затем включается дозировочный насос **3** и топливо подается в камеру сгорания **7**. Блок управления плавно повышает обороты нагнетателя воздуха. Как только пламя в горелке стабилизируется, индикатор **11** сообщит об этом блоку управления и тот отключит свечу накаливания. Отопитель вышел на рабочий режим. Жидкость, протекая через теплообменник **8**, нагревается и поступает в рубашку охлаждения двигателя. Блок следит за процессом не только по индикатору пламени, но и опираясь на сигналы датчиков температуры **5** и перегрева **6**. Когда жидкость нагреется до 30°С, блок включит вентилятор отопителя – начнется прогрев салона. По достижении жидкостью 86°С дозировочный топливный насос **3** отключается, а жидкостный насос и вентилятор отопителя продолжают работать. Эта фаза продлится до тех пор, пока температура жидкости не упадет до 70°С, после чего блок вновь включит свечу накаливания и топливный насос. Цикл замкнулся. Все это будет повторяться столько времени, сколько запрограммирует водитель – но не более двух часов.

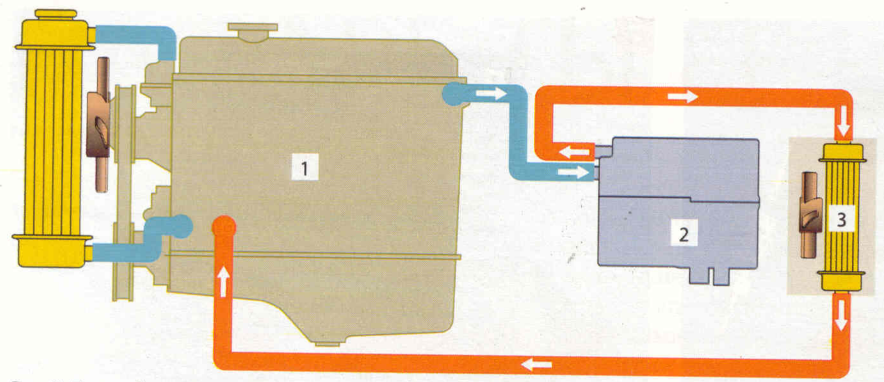


Рис. 2. Простейшая схема включения подогревателя в систему охлаждения: 1 – двигатель; 2 – подогреватель; 3 – отопитель салона.

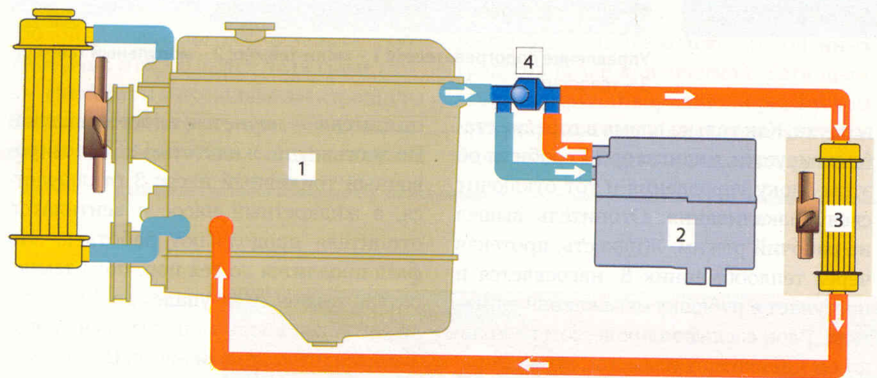


Рис. 3. Схема включения подогревателя с обратным клапаном: 1 – двигатель; 2 – подогреватель; 3 – отопитель салона; 4 – обратный клапан.

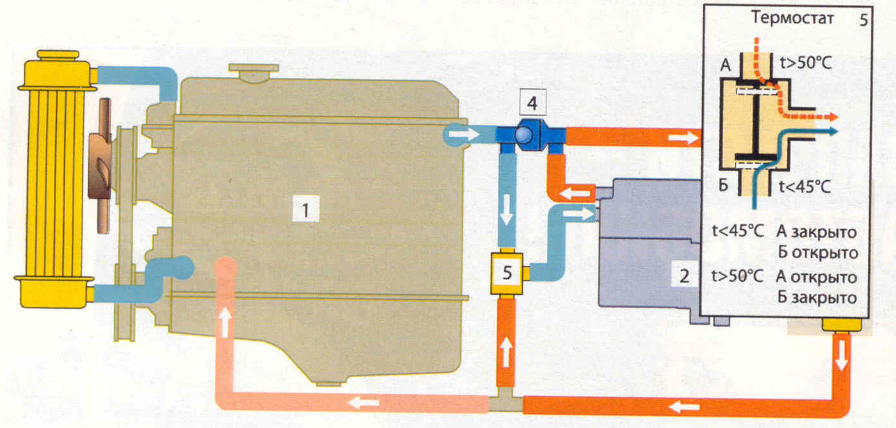


Рис. 4. Схема включения подогревателя с дополнительным термостатом: 1 – двигатель; 2 – подогреватель; 3 – отопитель салона; 4 – обратный клапан; 5 – термостат.

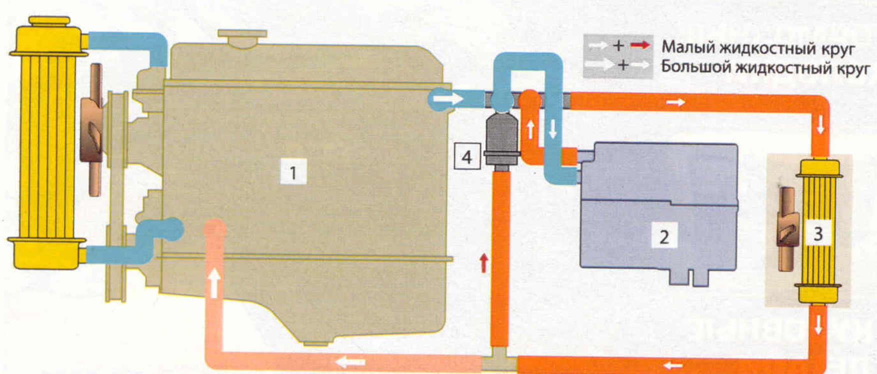


Рис. 5. Схема включения подогревателя с термостатом, объединенным с обратным клапаном: 1 – двигатель; 2 – подогреватель; 3 – отопитель салона; 4 – комбинированный клапан.

Если двигатель не был сильно высту жен, то после пуска подогревателя бло управления переводит его в экономич ный режим, снижая потребление элект роэнергии и расход бензина почти вдвое

Предусмотрено четыре варианта включения подогревателя. Самый простой – с помощью кнопки. После включения система работает до тех пор, пока хозяин снова не нажмет на кнопку – существенный недостаток.

Второй вариант – с мини-таймером (фото 2, поз. 1). Здесь, как и во всех других вариантах, водитель может принудительно включить подогреватель столько раз, сколько захочет, но у него есть возможность задать время автоматического запуска и продолжительность работы этой системы. Временной интервал ограничен 24 часами – запрограммировать на послезавтра не получится. Но если вы регулярно, в одно и то же время (например, утром или вечером) заводите мотор, то алгоритм упрощается: достаточно ввести время включения, но не более трех раз в течение суток. У подогревателя всего три будильника. Впрочем, это не значит, что подогреватель трижды самостоятельно включится. После первого включения необходимо подтвердить следующий запуск, нажав на кнопку таймера, иначе цепочка прерывается – последующих включений не будет.

Для тех, кого мини-таймер не устраивает, предусмотрен третий вариант автоматического включения – модульный таймер (фото 2, поз. 2). У него расширенный временной интервал включения подогревателя – целая неделя! Здесь в памяти блока тоже три будильника, но уже на всю неделю, причем блок можно проверить на наличие ошибок – и заодно его разблокировать. Но об этих тонкостях расскажем позднее.

Четвертый вариант запуска самый совершенный, но, правда, и самый дорогой – дистанционный, с брелока (телестарт). Брелок – на фото 2, поз. 3. Он позволяет оживить подогреватель на дистанции до полутора километров (!) при условии прямой видимости и отсутствия помех. В городских условиях радиус действия сокращается до 300 м, но если путь сигналу преградит здание – подогреватель не включится.

Особенность телестарта в том, что он обеспечивает постоянную связь с блоком управления: глядя на дисплей брелока, водитель следит за температурой в салоне (датчик – в комплекте с брелоком), контролирует время работы подо-



Обратный клапан.

гревателя до его выключения. Водитель может включить только вентилятор отопителя, не запуская подогреватель, – это так называемый летний режим.

В заключение рассмотрим схемы встраивания подогревателей в систему охлаждения. Наиболее распространенная и простая на рис. 2 – в разрыв патрубка, идущего от двигателя к радиатору отопителя салона. Жидкость циркулирует по малому контуру системы охлаждения. Когда она нагреется до 30°С, включится вентилятор отопителя. На некоторых автомобилях подогреватель приходится размещать далековато от подводящего шланга салонного отопителя. Из-за этого объем циркулирующей жидкости увеличивается, а на работающем двигателе, когда подогреватель отключен, ухудшается работа системы охлаждения, так как жидкость преодолевает дополнительное гидросопротивление. Чтобы избежать этого, поставили обратный клапан (фото 3, рис. 3). Здесь резиновый шарик клапана **4** при включенном подогревателе **2** смещается влево – вся жидкость идет через подогреватель. Когда же последний выключен, а мотор запустился, шарик смещается вправо до ограничителя – жидкость свободно обходит его по пути наименьшего сопротивления, в подогреватель практически не поступая.

Если водитель предпочитает прогреть салон, а только после этого двигатель, то можно установить дополнительный термостат (рис. 4) – получается еще один малый контур, где теплая жидкость из подогревателя **2** поступает в радиатор отопителя **3**, обходя двигатель. И так продолжается до тех пор, пока температура жидкости не достигнет 45°С. Затем клапан термостата смещается и подогретая жидкость поступает в рубашку двигателя. Впоследствии термостат объединили с обратным клапаном, как это показано на рис. 5. □

Благодарим фирму «КЛИМА-СЕРВИС» за содействие в подготовке материала.



ЗАЛОЖНИКИ ПРОГРЕССА

Анатолий Вайсман

РОССИЙСКИЕ УМЕЛЬЦЫ ВОЗВРАЩАЮТ ЖИЗНЬ ТОМУ, ЧТО, КАЗАЛОСЬ БЫ, РЕМОНТУ НЕ ПОДЛЕЖИТ.

Конечно, поршневой двигатель еще долго останется таковым по сути – и с этой точки зрения чрезвычайно традиционен. Но техника, технология, да и вообще наука на месте не стоят – современные двигатели во многом разительно отличаются от своих предшественников. Подтверждение тому находим в могучем потоке иномарок, буквально захлестнувшем Россию и сильно расширившем кругозор наших автолюбителей. Однако о многих особенностях новой техники автовладельцы имеют довольно туманное представление – впрочем, как и их коллеги где-нибудь в Германии, Франции и т.д. Что ж, в конце концов большинство покупает автомобиль не для того, чтобы углублять познания в технике, а для использования по прямому назначению – ездить. Сложные технические проблемы призван решать сервис. Но мы в России, увы, на каждом шагу сталкиваемся с теми или иными «местными особенностями». Разговоры о безобразном топливе, поддельных маслах, антифризах, тормозных жидкостях нескончаемы – а много ли подвижек к лучшему?!

Наша беседа – в известном смысле предупреждение владельцам современных дорогих автомобилей: заправляясь топливом, меняя масло и т.д., относитесь к этому со всей серьезностью. Шутки, от которых мало страдает мотор дедушкиной «Волги», вам могут влететь в копеечку!

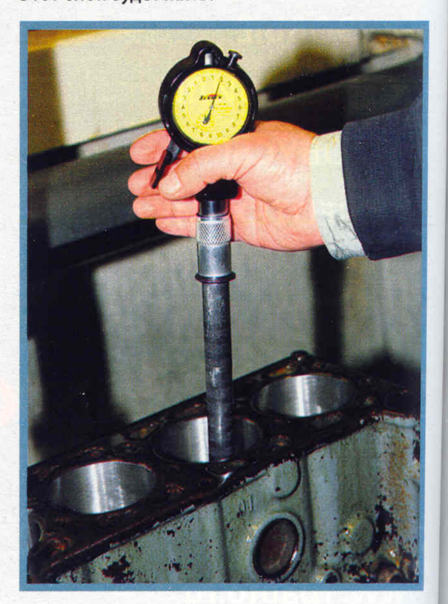
Для двигателей современных иномарок наиболее характерны алюминиевые блоки цилиндров – ведь автомобиль должен быть легче, динамичнее, меньше расходовать топлива. Но эти моторы мало похожи на известные нам отечественные.

«Мокрые» чугунные гильзы – давно перевернутая страница истории. У вашего двигателя может быть алюминиевый блок с залитыми чугунными гильзами и даже чисто алюминиевый! Например, из так называемого алюсила – алюминия с высоким содержанием кремния, придающего необходимую износостойкость. Еще один вариант – алюминиевый блок, в котором на рабочие поверхности цилиндров нанесено специальное износостойкое покрытие (никасил и т.п.). При правильной эксплуатации эти двигатели живут не меньше самого кузова. Однако российские реалии явили миру иные примеры. Задранный из-за плохой смазки никасил – конец двигателю! Никаких традиционных видов ремонта – с расточкой, подбором увеличенных поршней и т.д. – производитель не предусматривает. Западные фирмы уже научились работать с российскими потребителями без ложного либерализма – теперь запоротый мотор по гарантии не заменят. Ездил, мол, на низкокачественных ГСМ – вот и плати за ремонт.

Как показал накопленный опыт, слухи об исключительной надежности иномарочных двигателей в российских условиях… все же преувеличены. Вот, например, характерная болячка моторов «Фольксваген»: в случае перегрева или после работы на плохом топливе, с детонацией, возникают трещины алюминиевых перемычек между цилиндрами. На двигателях «Тойота» 2,4 л вследствие перегрева часто рвутся резьбы в отверстиях блока. Нередко способствуют этому иные любители затягивать болты намертво. У двигателей «Исудзу» свои слабости: нередко в цилиндрах оказываются частицы керамики от убитого нейтрализатора, будто туда песок насыпали. Увы, таков наш бензин…

На дизельных двигателях плохое топливо с примесями (вплоть до воды!) частенько оборачивается трещинами в предкамерах. Случаются трещины в коленвалах – обычно, если двигатель стучал. И прямо-таки бич моторов,

Этот блок будет жить!



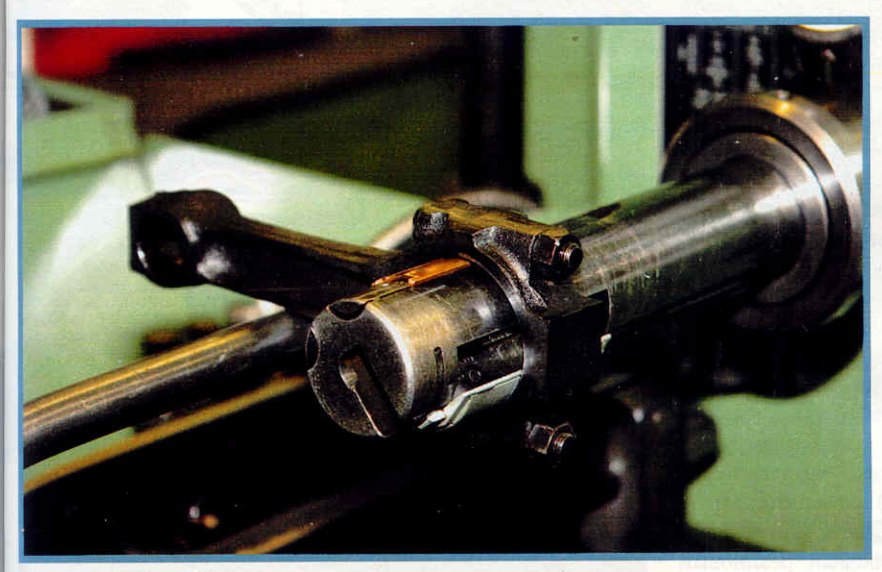
побывавших в руках неаккуратных механиков, – грязь, абразивные частицы в трущихся парах: мойку деталей перед сборкой кое-кто считает излишней!

Как же выглядит ремонт с точки зрения западных фирм? Обычно владельцу предлагают заменить комплектом блок цилиндров и коленвал в сборе с шатунами, поршнями и т.д. А некоторые пошли дальше: какой-нибудь скромный двигатель V12 меняют только целиком!

Этот технический абсурд у нас немногих устроит. Вот и появляются в России предприятия, готовые вернуть к жизни то, что на Западе ремонту не подлежит. Для этого разработаны и доведены до совершенства собственные технологии. К примеру, блоки цилиндров с задранным слоем никасила растачивают, затем нагревают – и запрессовывают охлажденные в жидком азоте гильзы из модифицированного чугуна. После этого гильзы растачивают под поршни с последующим хонингованием и финишной обработкой. Конечно, тут есть свои тонкости. При любом температурном режиме двигателя гарантирована посадка гильз в блоке с оптимальным натягом, а соответствующие размеры и допуски на них – ноу-хау предприятия. Необходимые для ремонта гильзы закупают за рубежом.

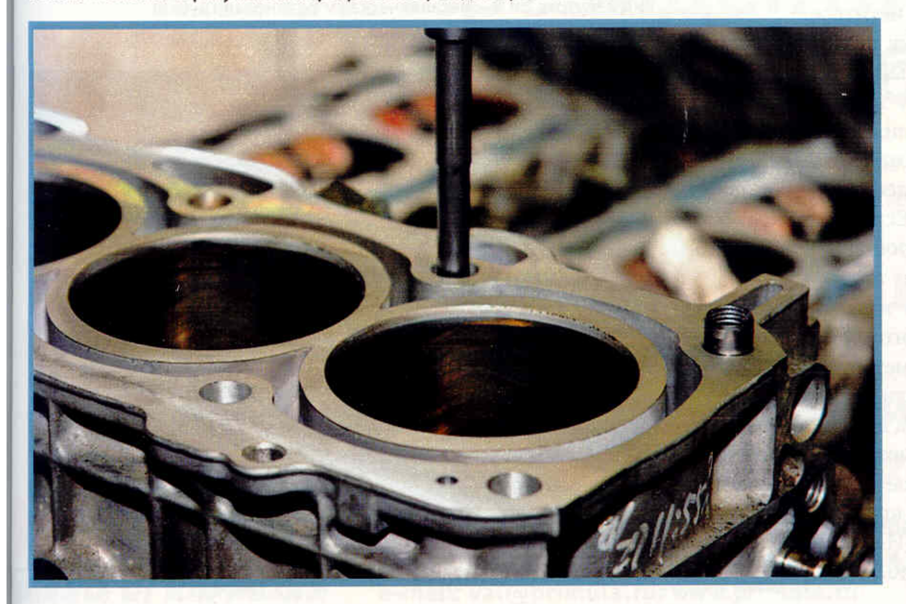
О других тонкостях восстановительных технологий поговорим в будущем. □

Благодарим ООО «ХОНСЕРВИС» за помощь в подготовке статьи.



Если шатун не был деформирован, его головки реставрируют.

В блоке «Тойоты» в результате перегрева повреждена резьба. Ее восстановят.





ОТОПЛЕНИЕ ВКЛЮЧИТЬ!

Геннадий Непряжин

Пришла осень, а с нею – вечные проблемы владельцев «Жигулей» с печкой и ее краном. За каких-нибудь 36 лет АВТОВАЗ так и не удосужился пересмотреть нелепую конструкцию! Нынче с уходом «классики» вопрос о ее болячках автоматически закрыт – пускай, мол, каждый владелец лечит их самостоятельно.

Вспомним, что нас не устраивает в штатной конструкции. Плох и сам кран – капризный, ненадежный, и место его размещения. Выброс горячего «Тосола» – это не только подпорченная обувь или, не дай бог, ожоги пассажира. Случались тут и аварии: моментально затуманившиеся изнутри стекла, если едешь в плотном потоке машин, плюс секунды растерянности – и привет!

Разнообразные «модернизации» крана только подтвердили истину: если концепция с самого начала порочна, то как ее ни улучшай – толку будет мало. Нужны решительные меры. Мы, например, поставили на «Жигули» хорошо себя показавший кран от ВАЗ-2108. Закрепили под капотом – это гигиеничней! Если даже потечет, то уже не в салон.

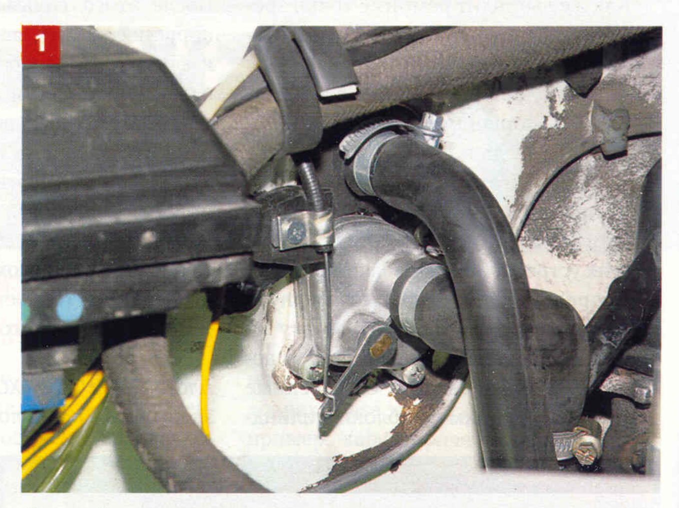
Привод сохранили простейший – тросовый, только трос понадобился подлиннее, «восьмой». Но простота «боудена» коварна – это хорошо знают велосипедисты и мотоциклисты. Чтобы привод работал надежно, мягко, очень важно найти оптимальную длину троса и оболочки, правильно, без лишних перегибов, проложить трос и как следует смазать, а приводимый им рычаг выставить по-умному. Если, например, поворот рычага вызывает сильное смещение оболочки или изгиб троса, то уже появится лишнее трение. Нередко в таких случаях оправдывает себя перестановка рычага, а то и всего крана. Особенно очевидно это, когда роль тросика играет жесткая стальная проволока. Мы слегка разогнули зажим оболочки, чтобы она могла немного поворачиваться, не перемещаясь вдоль оси. Трение в этом месте заметно снизилось.

Купленный кран 2108 сразу модернизировали. Пластмассовый корпус с проходным штуцером не потребовался. Исполнительная часть соединяется с корпусом винтами: этим воспользовались для ее крепления к моторному щиту со стороны двигателя – там, где штатно стоит металлорезиновое уплотнение трубок прежнего крана. Конечно, в щите просверлили отверстия под крепежные винты (со стороны салона – гайки), а штатное уплотнение подрезали, подогнали под новые трубки. Одна из них – металлическая (длинная) от «классики» – поз. 1 на фото 2. Другая (поз. 2) – уголковый резиновый шланг. Длину каждого патрубка подбирали по месту – дело это нехитрое.

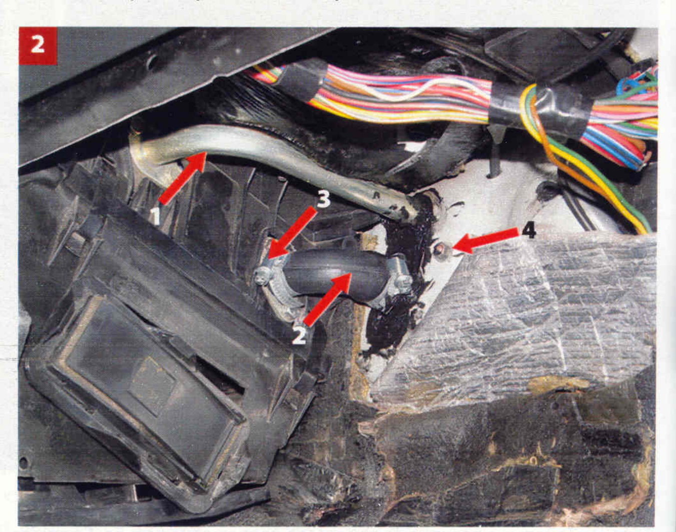
Тросик привода встроили в штатный механизм управления, а в моторном щите просверлили под него отверстие диаметром 7 мм. На фото 3 виден этот трос после сборки. Если контейнер «бардачка» поставить на место, он скроет трос.

Щели между новым краном и щитом перекрыли черным герметиком (см. фото 2). Уплотнили им и все сверления – под винты крепления и трос. Сквозняки исключены.

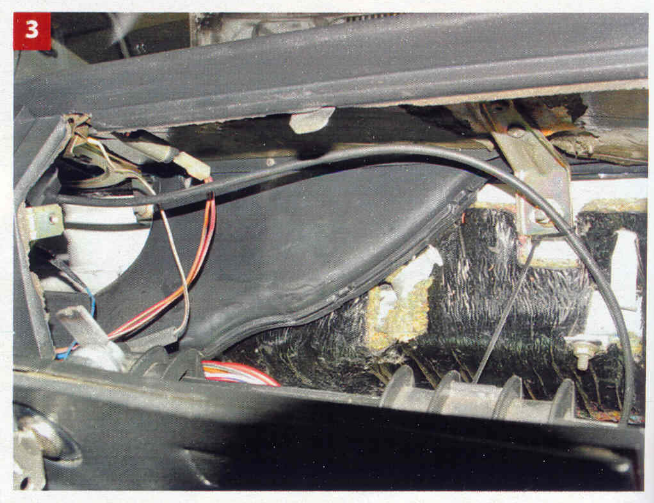
Первое же испытание показало – кран работает мягко и четко. И в салоне как будто потеплело… □



«Восьмой» кран закреплен на моторном щите.



Вид изнутри: 1 и 2 – металлическая и резиновая трубки; 3 – хомуты; 4 – гайки крепления.



Тросик привода (контейнер «бардачка» снят).

СВЕТЛЫЙ ПУТЬ

Геннадий Непряжин

Современный автомобиль трудно представить без множества различных электроламп – и ведь все нужны. Конечно, «изыски» вроде голубой подвески днища кузова не рассматриваем, наша тема – лампочки функциональные, предусмотренные конструкцией машины.

Их можно разделить на несколько групп. Первая – лампы наружного освещения (фары, подфарники, задние фонари и т. д.). Вторая – осветительные лампы в салоне, багажнике, под капотом. Третья – лампы, применяемые в щитках приборов. Четвертая – миниатюрные лампочки, встроенные в некоторые переключатели.

В зависимости от назначения, у них разные размеры, мощность, конструкция, цоколевка и т. д.

Лампы первой группы, как правило, с большой колбой и цоколем – чтобы поместилась нить накаливания достаточной мощности, а конструкция не перегревалась. Кроме того, учитывается и риск коррозии, особенно для маленьких ламп.

На фото 1 – типичные образцы из группы. Самые большие лампы головного света фар (поз. 1 и 2) – те, что обеспечивают «совмещенный свет», у них общий отражатель для нитей накаливания ближнего и дальнего. Нити по-разному расположены относительно фокуса отражателя, а у «ближней» есть еще дополнительный экранчик (поз. 2); он «срезает» лучи, слепящие встречного водителя. Такие лампы можно встретить в фарах автомобилей прошлых лет.

В наше время чаще встречается разнесенный свет (идея тоже не нова – вспомним хотя бы «дедушку» ВАЗ-2103!). Одна лампа на ближний и дальний свет, другая – только на дальний, со своими отражателями и рассеивателями. А в современной блок-фаре у каждой лампы своя часть рассеивателя с необходимыми



Лампы головного света: 1 – обычная двухнитевая для старых автомобилей; 2 – галогенная двухнитевая H4; 3 – галогенная однонитевая H7; 4 – однонитевая H3 (без провода – H1).



Лампы для указателей поворотов, света заднего хода, заднего противотуманного света – 3, 4, 5; лампа габаритного света – 2; «псевдолампа» (светодиодная) – 1.



Маломощные лампы: 1 – освещения салона; 2, 5, 6, 7 – подсветки щитка приборов, пепельницы, прикуривателя, перчаточного ящика и т. д.; 3 – галогенная лампа, годится для габаритов в стеклянных (!) блок-фарах. Пластиковые повреждаются высокой температурой.

оптическими элементами – линзами, призмами и т. п. Соответствующие мощные однонитевые лампы – на фото 1, поз. 4, с индексами Н1 и Н3 (последние – на «десятом» семействе ВАЗ). На машинах ВАЗ последних выпусков (пример – «Калина») стали применять для ближнего света лампы Н7. Для дальнего – Н1 или Н3.

На прежних моделях «волг», «москвичей», ВАЗов были лампы, показанные на фото 1, поз. 1. Стремясь усилить свет фар, некоторые автомобилисты заменяли их галогенными лампами Н4. Сегодня для этой цели можно купить недорогие переходники, тогда как фара под лампу Н4 обходится намного дороже.

Модный ксенон стоит особняком – на отечественных автомобилях пока что не узаконен, потому о нем здесь говорить не будем.

Лампы габаритного света – 12 В 5 Вт – могут устанавливаться в подфарники или входить в состав блок-фар и задних фонарей, см. фото 2, поз. 2.



Клавиши, кнопки… Ремонту не подлежат.

Лампы указателей поворотов, стоп-сигналов, света заднего хода, заднего противотуманного света (фото 2, поз. 3, 4, 5) мощнее – 21 Вт, цокольные, однонитевые. (Напомним: с лампами меньшей мощности указатель с электронным реле будет мигать чаще, а с тепловым, скорее всего, не будет вовсе.)

На старых отечественных («Волга» ГАЗ-21, ЗИЛ-130 и др.) и современных американских моделях встречаются особые лампы (фото 2, поз. 4) – с двумя нитями 21 Вт и 5 Вт. Нить 21 Вт работает в стоп-сигналах и совмещенных с ними поворотниках, а нить 5 Вт – в «габаритах». На некоторых европейских иномарках аналогичные лампы работают иначе: 21 Вт – стоп, 5 Вт – «габариты». Подобная схема появилась на «волгах» ГАЗ-24-01, «Москвиче-403», 408 и т. д., а также на ВАЗ-2101–2103. Позднее пошли разнесенные лампы. А чтобы не ошибиться при их установке, штифты на цоколе у них несимметричны.

На фото 3 «салонные» лампы. Мощность их, как правило, на уровне 2 Вт. Некоторые с цоколем, другие (справа на фото) без. Последние миниатюрны (фото 3, поз. 5, 6, 7) и обычно работают в щитках приборов. Впрочем, в щитках ВАЗ-2101–2107 есть и двухваттные с цоколем (фото 3, поз. 2).

Но вот рядом (поз. 3) – почти такая же по размерам галогенная лампочка, причем мощностью 10 Вт. Вставив ее вместо двухваттной, недолго подплавить пластмассу щитка.

Самые крохотные лампочки – в переключателях (фото 4). К сожалению, в продаже они – редкость, поэтому, если уж сгорит, придется либо мириться с этим, либо менять клавишу целиком.

Встречаются на рынке и «псевдолампы» – с обычным цоколем, но вместо колбы – светодиоды (фото 2, поз. 1 и фото 3, поз. 4). Дань моде. Но при некоторой фантазии куда-нибудь их пристроить можно. Например, в набалдашник КП. Вот только нужно ли? □

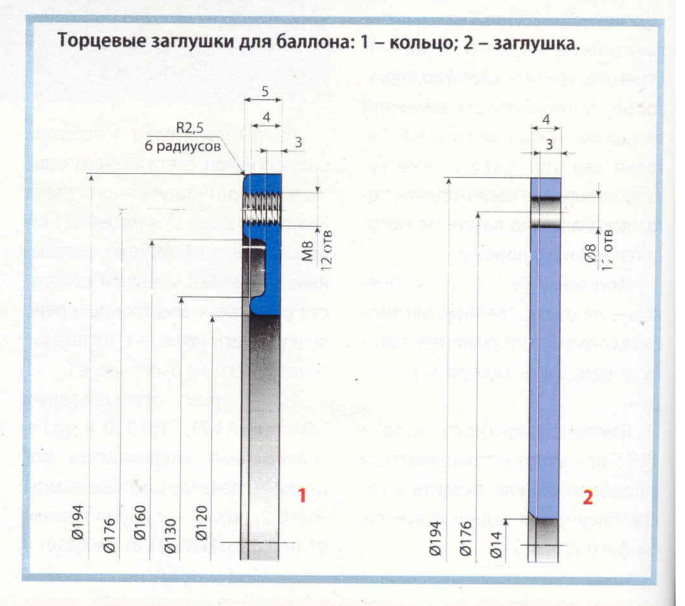
ВОЗДУШНАЯ ПОДУШКА

Владимир Арбузов

«Волга», загруженная под завязку, распластывается по асфальту так, что малейшая кочка становится для машины серьезным препятствием. Такова плата за комфорт мягкой подвески. К тому же штатные рессоры не слишком-то упруги – через год-два эксплуатации основательно проседают. Если автомобиль не съезжает с асфальта, с этим еще можно мириться. Эксплуатируется с полной нагрузкой на разбитых дорогах – умельцы усиливают рессоры дополнительными листами и ставят длинные серьги от «Газели». Грузоподъемность, конечно, увеличивается, но при частичной загрузке машина превращается в костотряс. А можно ли сделать так, чтобы и комфорт не пострадал, и «Волга» не скребла днищем по дороге? Мы попробовали – получилось!

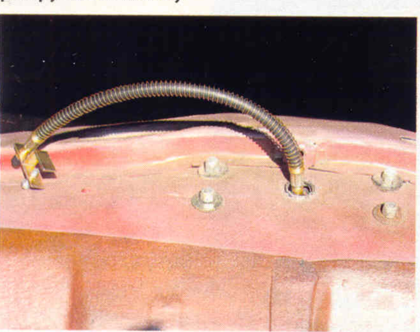
Суть переделки в следующем: между балкой заднего моста и кузовом установили автобусный пневмобаллон, в который по мере необходимости можно накачивать воздух. Чтобы оснастить автомобиль «пневмоподвеской», нужно изготовить торцевые заглушки для баллона (см. рис.) и перенести изогнутую трубу выпускной системы вправо (см. фото). Стремясь исключить жесткие удары балки моста о пневмобаллон, на его нижней заглушке закрепляем накладку из транспортерной ленты. Сам баллон крепим к кузову также через резиновые втулки или прокладку. Остальные подробности видны на фото.

Сразу оговоримся – поскольку наш баллон расположен по центру балки моста, а его диаметр довольно велик, злоупотреблять вновь открывшимися возможностями автомобиля не стоит. Уже при давлении 1 атм «выталкивающая» сила его составит 600 кгс! Так недолго и балку согнуть. Наша конструкция пригодна для кратковременного увеличения жесткости подвески при очень аккуратной езде. Например, преодолеть на груженой машине сложный участок или «выправить осанку» при перегрузке. Приспосабливая «Волгу» для повседневной тяжелой работы, лучше разместить по краям балки два пневмобаллона меньшего диаметра, например от пневмоподвески кабины. □



Торцевые заглушки для баллона: 1 – кольцо; 2 – заглушка.

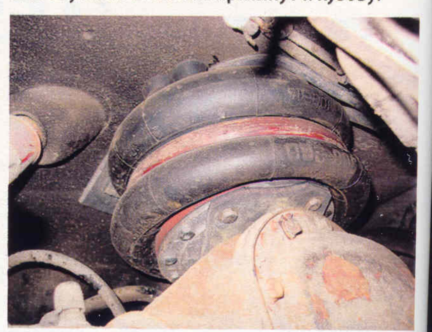
К вентилю, выходящему в багажник, нужно присоединить шланг – тогда, чтобы подкачать воздух, не придется вынимать запаску и разгружать поклажу.



Удобнее пользоваться компрессором, способным и отсасывать воздух. Даже оставшееся в баллоне атмосферное давление существенно увеличивает жесткость подвески.



На нижней заглушке пневмобаллона закреплена накладка из армированной резины, а сам баллон верхней заглушкой через резиновые втулки и шпильки притянут к кузову.





Тройник с тормозными трубками переносим на ребро жесткости балки моста.



Колено выпускной системы над балкой моста переносим правее, к лонжерону кузова.

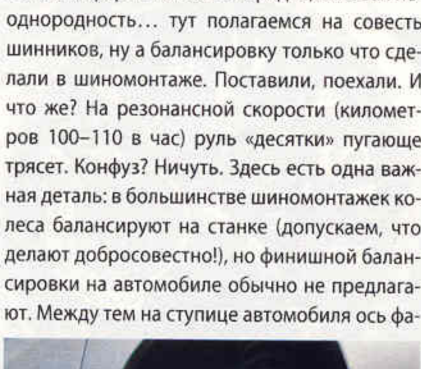


Пневмобаллон (от автобуса ЛиАЗ-677, цена 500 руб.) в сборе, подготовленный к установке на «Волгу».

ФИНИШНАЯ ОПЕРАЦИЯ

Борис Ездаков

Едва появившись в середине 80-х, самые первые «восьмерки» ВАЗа не только порадовали автомобильную публику своими достоинствами, но и огорчили неожиданными проблемами. Бывалые владельцы «классики» нередко экономили на балансировке колес в шиномонтаже – делали это в гаражах, на примитивных приспособлениях, но на тряску руля если и сетовали, то при совсем уж убитых, «квадратных» колесах! Видимо, вибрациям на «жигулях» мешают разгуляться и сложная подвеска, и рулевое управление, где множество шарниров гасят, демпфируют колебания. Конструкция переднеприводных ВАЗов от этих недостатков избавлена, ну а плата за простоту и легкость –



Метим положение колеса.

высокая требовательность к состоянию колес, включая их балансировку. Почему мы говорим о состоянии в более широком смысле этого слова? Дело в том, что отбалансировать можно любое вращающееся тело, не обязательно круглое. Но колесо-то катится по дороге! Если его форма неправильная, то и после тщательной балансировки оно трясется.

Иногда автовладельцы попросту неправильно прикручивали колесо к ступице: едва наживив болты, опускали машину, а затем уже затягивали болты. Результат – смещение диска относительно ступицы, насколько позволят зазоры (иногда замеряли радиальное биение до полутора миллиметров). Одновременно нарушена балансировка – и тряска руля совершенно закономерна. Помните: болты своими конусами должны сесть в гнезда диска и отцентрировать его – только тогда их затягивают!

Следующий фактор – чрезмерная силовая неоднородность шины по окружности. Если уж вы такую купили, сладить с ней трудно… Правда, есть, говорят, фирмы, научившиеся оптимизировать колесо – переставляя шину относительно обода, добиваются минимума вибраций.

Мы сегодня рассмотрим частную задачу. Условия: форма колеса в порядке, силовая неоднородность… тут полагаемся на совесть шинников, ну а балансировку только что сделали в шиномонтаже. Поставили, поехали. И что же? На резонансной скорости (километров 100–110 в час) руль «десятки» пугающе трясет. Конфуз? Ничуть. Здесь есть одна важная деталь: в большинстве шиномонтажек колеса балансируют на станке (допускаем, что делают добросовестно!), но финишной балансировки на автомобиле обычно не предлагают. Между тем на ступице автомобиля ось фактического вращения колеса может не совпадать с той, что была на станке! А значит, появятся и новый дисбаланс, и новые биения, радиальные и осевые! Если раздрай существенный – вибраций не миновать. В этой ситуации есть смысл попробовать по-своему оптимизировать колесо. Поддомкратим кузов – например, правый передний угол, и краской отметим положение колеса на ступице (фото 1). Пустив двигатель, включим четвертую передачу и плавно увеличим число оборотов до 2000 в минуту. Левое колесо на земле, а правое, благодаря дифференциалу, вертится с окружной скоростью примерно 130 км/ч. Выходит, мы охватили весь диапазон скоростей, в котором прячется неприятный резонанс. (Правда, полезно помнить, что при очень большом дисбалансе колесо сильно трясет и на скоростях гораздо выше резонансной.)



Ну и как? Трясет?

Дальнейшее просто. Переставляя колесо относительно ступицы, добиваемся минимальной вибрации. Как вы понимаете, если ступица геометрически безукоризненна, то она на вибрациях не сказывается. А у реальных железяк всегда есть разброс в размерах – из-за этого перестановка колеса по ступице может изменить картину вибрации. Ну а если колесо, несмотря на все ваши старания, на машине сильно трясет, есть повод вернуться в шиномонтаж с претензией – видно, мастера вас надули!

Конечно, эта технология – не панацея. Но от такой проверки порой зависит, ехать снова на балансировку или обойдется… В заключение стоит опробовать еще одну меру: от того, как отрегулирована рулевая рейка, тоже зависит тряска руля. Устранив лишние зазоры, автомобилист нередко избавляется и от тряски руля. Отчасти этим объясняется, что с этой проблемой редко сталкиваются владельцы новых, с конвейера, автомобилей, где с рейкой все в порядке. □



На ВАЗе:

НИКОЛАЙ ОВЧИННИКОВ отдел доводки ходовой части (1)
АЛЕКСАНДР БАЛЫКИН отдел технологических и климатических испытаний (2)
РАФАЭЛЬ КАБИРОВ отдел специальных испытаний (3, 4)
ПАВЕЛ ЕРЕМИН отдел испытаний электрооборудования (5)



1. Возможно ли на ВАЗ-2115 применить корпуса стоек от ВАЗ-2110, оставив родные пружины и верхние опоры?

Передние стойки ВАЗ-2110 в комплекте с верхними опорами 2108 применять на автомобилях семейства «Самара» недопустимо. Общая высота такой стойки больше, чем у стандартной. Из-за этого при полном ходе отбоя угол поворота внешнего шарнира ШРУСа будет превышать предельно допустимый, что может привести к заклиниванию или разрушению шарнира в движении.

На «самарах» разрешается применять стойки от ВАЗ-2110 в сборе с верхней опорой 2110.

2. На некоторых машинах после выключения мотора вентилятор еще какое-то время работает. В чем смысл этого, если насос уже не работает, циркуляции жидкости нет?

Такая функция системы охлаждения есть на многих автомобилях. При обдуве радиатора жидкость в нем охлаждается, растет ее плотность – и происходит ее конвективное движение, при котором охлажденная жидкость заменяется более горячей. Одновременно вентилятор обдувает двигатель снаружи.

Включение вентилятора после остановки двигателя снижает температуру охлаждающей жидкости на 5–7 градусов по сравнению с температурой при выключенном вентиляторе.

3. У меня ВАЗ-21101 с двигателем 21114. Контроллер «Бош М7.9.7» 21114 – 1411020-30, ДМРВ – 0 280 2818 037. Говорят, есть комплектации машины с другими ДМРВ, что они на самом деле взаимозаменяемы – так сказали мне во время ТО-1.

На двигателях 21114 и 21124 (рабочий объем 1,6 л) с контроллерами «Бош М7.9.7» и «Бош М7.9.7 плюс» применяется датчик расхода воздуха 0280 2818 116.

Датчик 0280 2818 037 предназначен для двигателей 2111 и 2112 (рабочий объем 1,5 л) с другими контроллерами. Датчики «… 037» и «…116» различаются характеристиками.

Применение датчика «…037» с контроллерами «Бош М7.9.7» и «Бош М7.9.7 плюс» возможно, но ухудшает ездовые свойства автомобиля.

4. Мой ВАЗ-21076 оборудован контроллером, обозначение которого начинается с цифр 21067… Верно ли, что это и есть контроллер «Январь 7.2»?

На «классическом» двигателе рабочим объемом 1,6 л применяется контроллер с программным обеспечением «Январь 7.2». Каталожный номер контроллера 21067-1411020-11 или 12. Последние цифры говорят о производителе контроллера. 11 – контроллер сделан на АВТЭЛ, 12 – выпущен ИТЭЛМА.

5. На ВАЗ-21102 выпуска 2001 г. со старой панелью одометр (не электронный) перестал накручивать километры и общего, и суточного пробега, однако спидометр работает. Датчик скорости электронный. Могу ли я поставить панель нового образца – электронную?

Можно поставить любую комбинацию 2110, которая сейчас комплектуется жидкокристаллическим дисплеем пробега.

Автомобили ранних выпусков иногда «отличались» отсутствием постоянного «плюса», подаваемого на комбинацию. Проверьте колодку белого цвета, подсоединяемую к комбинации приборов напротив тахометра. Найдите контакт № 7, расположенный рядом с контактом № 15 (в соседнем ряду), к которому подходит провод оранжевого цвета, подающий напряжение от замка зажигания. Если контакт № 7 пуст, соедините его с постоянным «плюсом». Его можно найти, например, в клавише управления наружным освещением либо протянуть провод прямо к аккумулятору.



На ГАЗе:

ЕВГЕНИЙ ГОРБУНОВ бюро испытаний двигателей (1),
АЛЕКСЕЙ ЖИТНЯКОВ КО шасси (2)
АЛЕКСАНДР МАРКУС КО шасси (3)



1. У всех на слуху «Волга» с мотором «Крайслер». В том числе у нас, ремонтников. Подскажите, каким отечественным прибором можно диагностировать ее систему впрыска.

Фирма «Крайслер» обеспечивает свои станции диагностическим оборудованием собственной разработки. Это, например, универсальный прибор DRB-III. Среди прочих рекомендуем программно-аппаратный комплекс фирмы «Сканматик» (Москва, www.skanmatik.ru) и прибор X431 (www.X431.com) китайского производства. Сервисные предприятия ОАО «ГАЗ» оснащены оборудованием фирмы «Крайслер». Диагностика демонтированных с двигателя топливных форсунок и погружного модуля возможна на любых поверенных стационарных стендах.

2. Учитывая разницу в характеристиках отечественного и американского двигателей «Волги», хотелось бы узнать об особенностях трансмиссии (КП, сцепления, заднего моста).

Первое время автомобиль комплектовали коробкой передач с передаточными числами 4,05/2,34/1,395/1,0/0,849 (как у «Газели»). Однако с целью снижения шума завод вскоре вернулся к коробке передач с числами 3,786/2,188/1,304/1,0/0,794. По сравнению с коробкой передач обычной «Волги» первичный вал стал длиннее, передний хвостовик вала увеличили в диаметре (с 17 до 19 мм) под роликовый подшипник в маховике. Модернизировано сцепление: новый картер, самоцентрирующийся выжимной подшипник фирмы INA, диафрагменная пружина с большим усилием, «жесткий» (без демпферных пружин) ведомый диск сцепления – теперь крутильные колебания гасит двухмассовый маховик двигателя. Передаточное отношение редуктора заднего моста – 3,58.

3. Собираемся ехать семьей в отпуск на «Волге» ГАЗ-31105. Нагрузка, естественно, полная (прицепа не будет), скорость по трассе 100–110 км/ч. Какое давление в шинах считать оптимальным?

Следуя рекомендациям Европейского шинноколесного общества (ETRTO), вы можете повысить давление до 2,3 атм в передних колесах и до 2,5 атм в задних для движения в указанных вами режимах. После таких поездок в городе вернитесь к прежнему давлению (2,0–2,1 атм в передних колесах, 2,1–2,2 – в задних).

НА ТРАВЕ ДРОВА

Михаил Гзовский

Энергетика мира стремительно меняется. Нефть, конечно, главный игрок на рынке, но надолго ли? Если рост цен продолжится сегодняшними темпами, то уже через пять–десять лет многие вынуждены будут поставить свои автомобили на прикол. Применительно к двигателям с воспламенением от сжатия одна из возможных альтернатив – биодизельное топливо. Тем более идея получать его из растительного сырья была озвучена еще Рудольфом Дизелем! В 1900 году он даже продемонстрировал двигатель, работавший на горючем из арахисового масла.

РЕЦЕПТУРА

Основой для биодизельного топлива служат различные компоненты, чаще всего соя, рапс, хлопок, а в последнее время ятрофа – это южноамериканское растение еще называют бутылочным деревом. Технология в общих чертах такова: семена растений проходят через мас-

В процессе производства «биодизеля» из сырья выжимают масло, очищают от вкраплений; полуфабрикат нагревают, охлаждают и дистиллируют:



1 – низкотемпературный газовый генератор; 2 – высокотемпературный реактор; 3 – пылевой фильтр; 4 – теплообменник; 5 – подача воды; 6 – сепаратор; 7 – многотрубочный реактор; 8 – газовый компрессор; 9 – конденсор; 10 – система охлаждения; 11 – нагреватель; 12 – дистилляционная емкость; 13 – газовый электрогенератор; 14 – резервуар с готовым топливом.



лобойку, в которой масло отделяется от шрота – отходов маслоэкстракционного производства. Затем масло смешивают с метанолом, применяя в качестве катализатора метоксид натрия. Полученную смесь очищают – горючее готово.

АРГУМЕНТЫ «ЗА»...

Сторонники «биодизеля» называют множество его плюсов. Прежде всего, конечно, упомянутый в начале экономический аспект. Страны, где нефти нет либо крайне мало, готовы платить зеленым сырьем (а не долларом) за энергетическую независимость!

Немаловажна экологическая составляющая – «биодизель» практически не содержит серы и канцерогенного бензола. Разложение этого топлива происходит в естественных условиях без вреда для природы, а в процессе сгорания в двигателе выбросы в атмосферу CO_2 на 50–80% ниже, чем при работе на традиционном минеральном дизтопливе.

Растительное топливо отличает хорошая воспламеняемость, поскольку его цетановое число достигает 58, тогда как этот показатель для традиционной солярки не превышает 52. Иными словами, зажечь биодизельное топливо легче, но, увы, сгорает оно с меньшей теплоотдачей (см. таблицу).

Наконец, в большинстве случаев для перехода на «биодизель» не требуется серьезных модернизаций мотора: как правило, достаточно перенастроить блок управления.

...И «ПРОТИВ»

Неужели все так безоблачно? – поднимут брови скептики. Увы, нет. Стоит задуматься, как становится ясно: приобретая выгоду в одном, мы неизбежно теряем в другом. Так, британские исследователи представили наиболее вероятный с их точки зрения сценарий глобальной «биодизелизации». Для производства топлива в африканских странах, где наиболее доступно пальмовое масло, будут вырубать и сжигать тысячи гектаров пальмовых лесов. Результатом станет выделение огромного объема углекислого газа, который может нанести урон не только экологии региона, но и всей планеты.

Сердце завода по выпуску «биодизеля» – высокотемпературный реактор. В данном случае это 8-метровая конструкция, в которой при температуре 1500°С сжигается коксовый газ.

В числе «мелких» проблем специалистов беспокоит высокое содержание в «растительном» выхлопе окиси азота NO_X. Несмотря на официальные данные многих «биодизельных» продавцов, по которым содержание NO_X в выхлопе превышает просто дизельное на 10%, в ходе эксперимента инженеры «Вольво» доказали, что эта разница может достигать 40%. Борьба с токсичностью приводит и к потере мощности – а ее компенсирует больший расход топлива...

Наконец, «биодизель» слишком агрессивен. Это чревато потерей стойкости резиновых прокладок и сальников, образованием твердых отложений в форсунках и жиклерах, забитыми топливными фильтрами и отказавшими насосами высокого давления.

В ЗНАМЕНАТЕЛЕ

Бесспорно, у «биодизеля» неплохие шансы на выживание. Уже сегодня такие тра-

Недавно приготовленный «Мерседесом» по собственному рецепту «Солнечный Дизель» позволяет существенно снизить выбросы CO_2 в выхлопе. Первая заправочная станция с этим биотопливом открыта для всех желающих в Штутгарте.

диционно «дизельные» государства, как Австрия, Франция и Италия, постепенно переводят на него часть автопарка. Правда, пока ограничиваются добавлением его в обычное минеральное дизтопливо, что позволяет снизить цену последнего.

Но технологии не стоят на месте. Так, норвежские компании–производители газетной бумаги планируют построить в течение пяти-шести лет завод по переработке древесных опилок и получать чистую «биосолярку» нового поколения. Оригинальное направление выбрали американские ученые из университета Айовы, намеревающиеся привлечь нанотехнологии. Они предложили использовать мельчайшие частицы – наносферы, которые отличает пористая структура. В ходе химической реакции поры заполняет катализатор, что ускоряет процесс, а необходимая обычно процедура очищения становится лишней.

Пока «биодизель» едва-едва вышел из возраста технического курьеза и постепенно привлекает на свою сторону инженеров и потребителей. Так было со многими крупными изобретениями. И если «биопрогресс» будет развиваться по пути очищения, удешевления и достижения единых стандартов биодизельного топлива, то его массовое внедрение окажется лишь вопросом времени…

НЕКОТОРЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ МИНЕРАЛЬНОГО ДИЗТОПЛИВА И «БИОДИЗЕЛЯ»

	Минеральное ДТ	«Био-дизель»
Цетановое число	42–52	47–58
Температура застывания, °С	–10	–9
Содержание серы, %	0,2	–
Зольность, %	0,03	–
Вязкость при 20С, мм²/с	3,8	7,5
Теплотворная способность, кДж/кг	42 000	37 000

СПУСТИВШИСЬ С НЕБЕС

Владимир Соловьев, Елена Чистякова
Фото: Владимир Соловьев и «Опель»

Появления нового «Опеля-Корса» почетные гости ожидали на набережной Темзы у Тауэр-Бридж. Кто-то высказал предположение, что мост разведут и навстречу зрителям выйдет корабль с сияющими лаком автомобилями. Но этого не произошло.

Мост остался невозмутимо стоять, пропуская как обычно транспортные потоки с одного берега на другой. А вот из-за него в небе показался вертолет с люлькой, в которой при приближении можно было разглядеть «новорожденного» в семье автомобилей «Опель». К слову сказать, в Англии эту марку не знают: все «опелевские» автомобили называются «Воксхолл» (Vauxhall). Так решил владелец обеих марок – американский концерн «Дженерал моторс». Поэтому для англичан с неба спускался «Воксхолл-Корса», а для гостей из других стран – «Опель-Корса» нового поколения. Собирать «Корсу» будут на заводах в Айзенахе (Германия) и Сарагосе (Испания).

Тогда при чем тут Лондон и туманный Альбион? При том, что в Лондоне возрождается традиция проведения международных автосалонов, а машины «Опель» (точ-



«Корса» спускается с небес. Заоблачная премьера.



Интерес к новинке нешуточный.



ДВА ПОКОЛЕНИЯ OPEL CORSA

	2006 год 4-е поколение	2000 год 3-е поколение
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	3999	3839
ширина	1713/ 1737*	1646
высота	1488	1440
база	2511	2491
колея спереди	1485	1435
сзади	1468	1426
Объем багажника (VDA), л	285/ 1100	260/ 1060

**Пятидверный хэтчбек.*

нее, «Воксхолл») – одни из самых популярных в Великобритании.

Первая «Корса» появилась у «Опеля» в 1982 году. Модель, спустившаяся на берег Темзы, представляет уже четвертое по счету поколение. К настоящему времени в Европе продано 9,4 миллиона машин с этим именем.

Внешне новая «Корса» существенно отличается от

Контрастный броский интерьер принадлежит наиболее спортивной «Корсе» с дизелем 125 л.с.

Малышку можно навьючить двумя велосипедами.

В сложенном состоянии платформа «Флекс-Фикс» занимает место запасного колеса.

Багажник новой «Корсы» предлагает разные варианты загрузки.

предшественницы. Однако при сравнении с родственниками из модельного ряда наблюдается большое сходство. Этакая «Астра» в миниатюре с более выгнутыми передними фарами. Кузова машины традиционно имеют три или пять дверей. Пятидверная версия на 24 мм шире трехдверной.

Как видно из таблицы, новая «Корса» стала и шире, и длиннее, и выше. А вот моторы фактически те же: три бензиновых – 1,0; 1,2 и 1,4 л мощностью 60, 80 и 90 л.с. перешли на новую модель без изменений. Зато дизельные прибавили в мощности: 1,3 л (90 л.с.) и 1,7 л (125 л.с.) против 1,3 л (70 л.с.) и 1,7 л (101 л.с.) у предшественницы. Однако российскому покупателю приходится только



НИЛЬС ЛОЭБ (Niels Loeb),
главный дизайнер «Корсы»

Для небольшого автомобиля яркая внешность гораздо важнее, чем для крупного. Машина этого класса часто становится первой в семье, поэтому обязана удовлетворять запросам всех и каждого. Разработка трех- и пятидверных модификаций «Корсы» шла параллельно. Трехдверная модель более эффектна, пятидверная – более функциональна.

Половина владельцев «Корсы» – женщины, поэтому мы попытались сделать ее соблазнительной. Вместе с тем, во внешности много черт, характерных именно для «Опеля»: колеса, боковые окна, двери, зеркала. Мне лично очень нравится форма передних фар.

Перед нами также стояла задача развести марки «Опель» и «Шевроле» в рамках концерна «Джи-Эм». В этом плане «Опель» может позволить себе более интеллектуальные инновации и дорогие решения.

Мы подходим к разработке автомобилей комплексно – в поисках новых форм не забываем и о других немаловажных аспектах, таких, как безопасность.



«Корсы» на берегу Темзы: «Воксхолл» и «Опель».

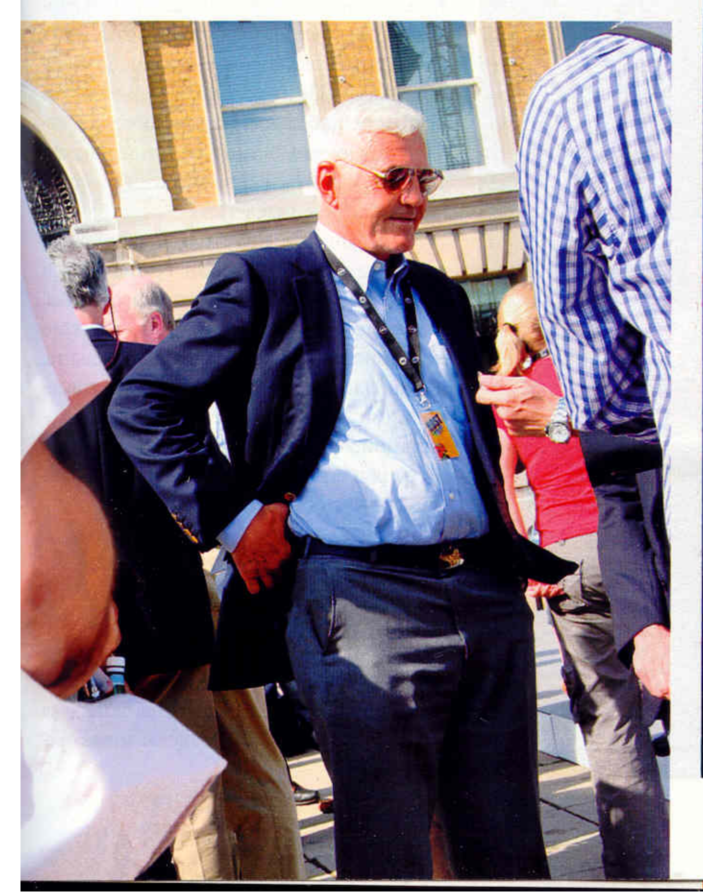
слюнки глотать, глядя на экономичные, с расходом до 5 л на сотню дизельные версии. Ведь они как не поставлялись в Россию, так и не поставляются. Вряд ли ситуация изменится в ближайшее время.

Новые «корсы» будут оснащать в основном пяти- и шестиступенчатыми механическими коробками. Как и раньше, бензиновая версия 1,2 л может агрегатироваться с роботизированной коробкой «Изитроник» (Easytronic), а машины с мотором 1,4 – четырехступенчатым «автоматом».

Наиболее интересной технической новинкой «Корсы» оказалась выдвижная платформа, позволяющая закрепить на ней два велосипеда. Она стала серийным воплощением идеи, показанной «Опелем» на концепт-каре «Трикс» (Trixx) в 2004 году. Новинка получила название «Флекс-Фикс» (Flex-Fix) и предлагается как опция.

У новой «Корсы» есть и другие интересные решения. Например, впервые на машине такого класса появились адаптивные фары, позволяющие «заглянуть» за поворот. Ну а как все это будет работать, спустившись с небес, покажут будущие тесты на земле. □

Роберт Лутц, вице-президент «Джи-Эм»: «Корса» – отличное имя для небольшой модели, и мы не собираемся его менять!»



ТРИ ПЕДАЛИ – МНОГО

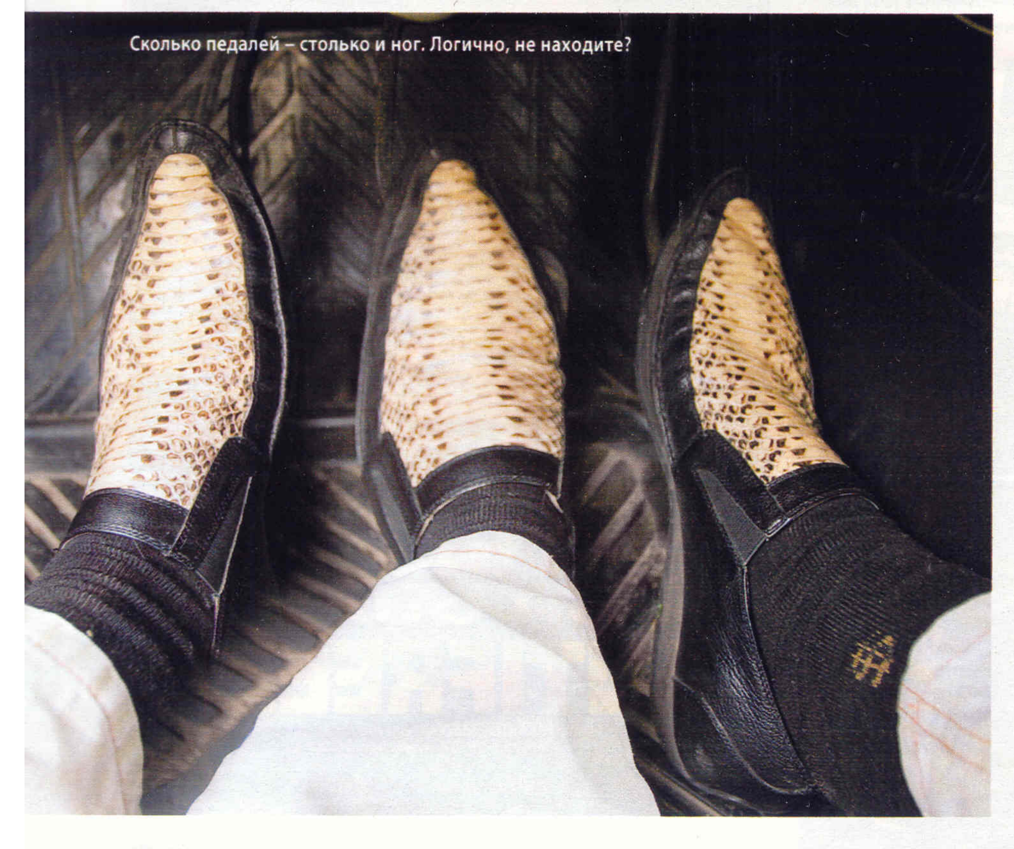
Анатолий Фомин



У человека две ноги. Но у большинства автомобилей пока три педали. Впрочем, после нескольких занятий в автошколе кандидаты в водители обычно перестают путаться в нехитром взаимодействии левой ноги и правой руки. Автомобилисты с опытом быстро приспосабливаются и к праворульным машинам, где рычаг под левой рукой. Впрочем, речь сегодня пойдет не о том, насколько удобно переключать передачи в том или ином автомобиле. А о том, насколько это нужно…

Не для всех очевидно, что, нажимая педаль газа в современном автомобиле, мы лишь заявляем о желании ехать быстрее. Что при этом происходит? Управляющая двигателем электроника проанализирует потребность в ускорении, учитывая все факторы – от температуры воздуха до сопротивления движению. И только если при данных условиях мотор не «вывалится» из экологических норм, компьютер даст команду увеличить подачу топлива. Особенно рьяно электроника препятствует разгону с низких оборотов – двигатель попросту не тянет. У журналистской братии появился даже штамп: «задушенный мотор». Кстати, термин по сути верный (электрическая дроссельная заслонка действительно открывается не сразу вслед за педалью). Немного лучше обстоят дела у моторов с непосредственным впрыском бензина и дизелей. Там управление напрямую воздействует на подачу топлива, потому запаздывания значительно меньше.

В итоге имеем: со стороны двигателя – «электронный газ», со стороны трансмиссии – противобуксовочную систему и систему стабилизации. В более сложном случае добавляются еще электронные тормоза («Мерседес-Бенц») и различные системы электронного распределения тягового усилия. Где-то между этими Сциллой и Харибдой располагается водитель… с допотопной муфтой сцепления и механической коробкой передач. При всем уважении к нашим навыкам и опыту, задачу многопараметрической оптимизации человек решает гораздо хуже компьютера. А потому ошибки неизбежны. Результат – повышенный расход топлива, неоптимальный разгон, избыток или недостаток тяги при прохождении поворотов.



Сколько педалей – столько и ног. Логично, не находите?

Репутацию «механики» поддерживают главным образом простота и… завышенная самооценка водителя, которому все еще кажется, что он действительно управляет автомобилем, при этом отчаянно ругаясь на вмешательство «ненужной» электроники. Для которой, в свою очередь, «лишнее» звено – как раз водитель со своей «палкой-мешалкой»! Отказаться от электроники уже невозможно – нынешние экологические требования предписывают не только ограничения по режимам работы, но и циклические изменения режимов для очистки накопительных фильтров окислов азота и сажевых фильтров дизелей.

В результате водитель современной машины с механической трансмиссией поставлен в роль русского переводчика, вынужденного переводить с китайского на японский. Даже если предположить, что он владеет обоими языками в совершенстве, задача может оказаться непосильной.

Управлять автомобилем просто: одна педаль – чтобы ехать быстрее, другая – чтобы медленнее. Третья – лишняя. Только не надо смотреть на Европу, где спрос на «ручку» определяется в основном инерцией рынка. Зато в США, Японии и Корее машин с механической трансмиссией почти не осталось. Место энтузиастов «ручки» – не на дороге, а на гоночной трассе. Там совсем иные требования… □



СОЦПАКЕТ

Алексей Липман.
Фото: Георгий Ахадов

Забота об инвалидах – неотъемлемый элемент социальной культуры. Внешние ее проявления в виде специальных пандусов в поликлиниках, магазинах и переходах появились у нас довольно давно. Не остался в стороне и общественный транспорт – необходимые приспособления демонстрировали на любой мало-мальски значимой выставке. В народ эта техника пошла только сейчас, когда в соответствии со «122-м» Законом РФ в субъектах появилась служба социальных такси – спецтранспорта, оплачиваемого из фондов социальной защиты. А первой ласточкой стала «Газель» ГАЗ-38405-10, с которой нам довелось познакомиться.

Снаружи принадлежность автомобиля выдают аппликации и дополнительные светильники над дверями – для облегчения посадки в темноте. Немного изменений и в передней части салона – сдвоенное пассажирское сиденье заменено одиночным, чтобы сопровождающий мог без помех перейти назад. Там кресел тоже убавилось – осталось по два с каждой стороны. Середина абсолютно свободна, лишь на полу видны петли для фиксации инвалидной коляски.

Главное новшество разместилось в корме – это гидравлический подъемник «Миллениум-L955» канадской фирмы «Браун». Крепится он непосредственно к раме, благо ее прочность позволяет обойтись без усилителей. Да и нагрузка не слишком велика – собственная масса подъемника – 158 кг, а поднимает он 363 кг. Главное, чтобы предприимчивые водители не вздумали навалить в лифт мешки с цементом – в «их» конструкции нет защиты от дурака! Сердце гидравлики – 12-вольтовый электронасос, потребляющий около 70 А. Трудится он, к счастью, немного – дополнительных мер по сохранению энергобаланса машины не потребова-



Человек в инвалидном кресле не хуже других обеспечен средствами безопасности.



Гидроподъемник поможет преодолеть ступеньку при посадке в автомобиль.



Движением платформы можно управлять прямо с поручня.



Четыре кресла плюс места для крепления двух колясок – салон готов принять шестерых пассажиров.

лось. Управляют всем механизмом с дистанционного пульта; в транспортном положении он крепится на задней двери. Дублирующая кнопка есть на поручне платформы подъемника. Усаживаются в такси в несколько приемов. Сначала оператор переводит платформу из вертикального (транспортного) положения в горизонтальное и опускает ее на асфальт. Барьер, предотвращающий скатывание коляски, в нижней точке автоматически опускается. Пассажир при подъеме держится за поручни платформы, а коляску дополнительно фиксируют страховочным ремнем. Затем человек вкатывается в салон и пересаживается на одно из сидений. Об освободившейся коляске позаботится сопровождающий – сложив, он уберет ее в специально предусмотренный отсек. В час пик можно использовать два резервных места в середине салона. Коляски здесь крепятся к грузовым петлям пола, а их седоки пристегиваются поясным и плечевым ремнями, завязанными на несущий каркас кузова. О безопасности можно не беспокоиться – «человеческие» ремни выдерживают нагрузку 1800 кгс, колясочные – 2400 кгс.

Что ж, машина для работы в социальном такси у нас есть. Теперь дело за малым – завод должен развернуть серийное производство авто, а правители на местах обеспечить их теплыми гаражами. Это не прихоть – импортная гидравлика способна работать только при температурах выше минус семи. Или будем ждать, пока потеплеет. □

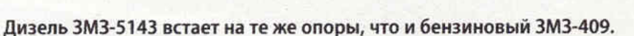
ИГРЫ «ПАТРИОТА»

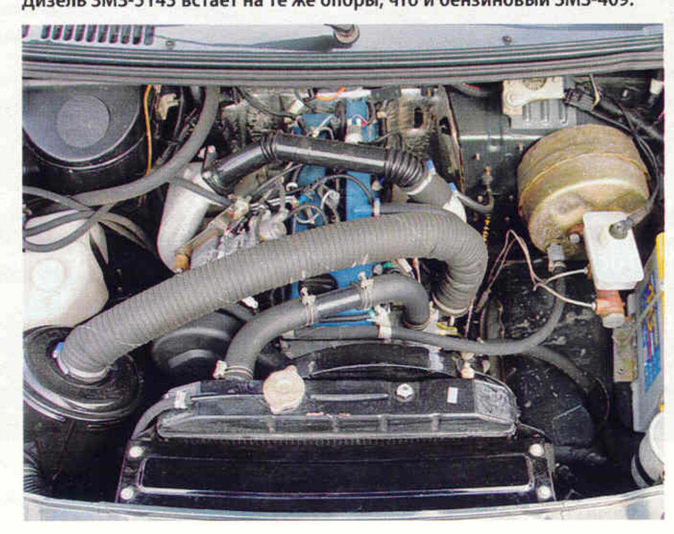
Геннадий Емелькин. Фото: Александр Кульнев

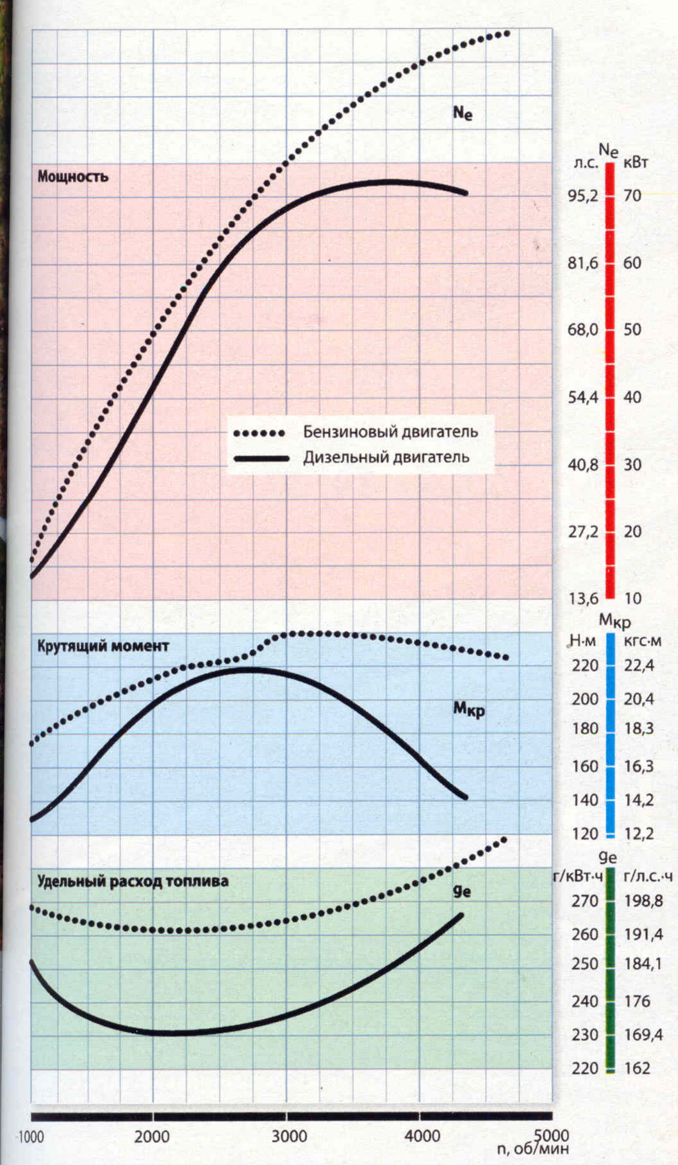
Российский автопром не балует своих покупателей легковыми автомобилями с дизельными двигателями. На Западе иначе – такие машины в почете. Основная причина уважения к ним – экономичность. Цены на бензин повышаются, интерес к дизелям будет расти. Стараясь идти в ногу со временем, Ульяновский завод представил опытный образец вседорожника «Патриот» с дизелем ЗМЗ-5143.10. Его рабочий объем 2,24 л, номинальная мощность 67 кВт/91 л. с. (при 4000 об/мин), максимальный крутящий момент 196 Н·м (при 2500 об/мин), турбонаддув. Распредвалы приводятся цепью, а насос высокого давления – зубчатым ремнем от шестерни коленвала. Опоры силового агрегата размещены в тех же местах, что и на 409-м двигателе, поэтому 514-й установили на штатные точки крепления. Характерный недостаток дизеля – повышенные вибрации – здесь не досаждают. Шум и дребезг, передаваемые в салон, вполне приемлемы, а с увеличением скорости и вовсе забываешь, что под капотом дизельное сердце. Его присутствие выдает лишь свист турбины.

Для интенсивного разгона силенок двигателю не хватает. Тягаться в этом с легковыми автомобилями «Патриоту» не под силу, зато на проселочной дороге он уверенно демонстрирует свои преимущества: легко одолевает глубокие рвы и канавы на малом газу. Можно не бояться, что двигатель вдруг заглохнет – запаса тяги хватает, разве что все упражнения проходят чуть дольше. По времени преодоления крутых подъемов он проигрывает своему бензиновому аналогу. Напомним, 409-й при рабочем объеме 2,7 л выдает 128 л. с. при 4400 об/мин и 217 Н·м (2500 об/мин).

Несомненный плюс дизеля – тяговитость, поэтому такое упражнение, как «качели», ему дается легче. Задачу поймать равновесие осложняет лишь резко «схватывающее» сцепление. Впрочем, 514-й двигатель – только первый шаг к дизелизации «Патриота»: будут и другие, более совершенные модели. □


Дизель ЗМЗ-5143 встает на те же опоры, что и бензиновый ЗМЗ-409.





Внешние скоростные характеристики бензинового и дизельного моторов «Патриота». При некоторой потере в моменте и мощности дизельный мотор существенно выигрывает в экономичности.

БРЕНД-МЕНЕДЖЕР УАЗ АЛЕКСЕЙ ЖИДЯЕВ:

«С момента начала производства UAZ Patriot качество машин существенно улучшилось. Меньше стало дефектов, связанных с шумами, стуками мостов и самовыключением раздаточной коробки, улучшена вентиляция салона благодаря установке новых воздухоочистителей, реже засоряется топливный насос, доведены до ума штампы кузовных панелей. В ближайшее время обновим испытательное оборудование – создадим единый участок. На выходе с конвейера появятся современный стенд для регулировки углов установки колес, тормозной стенд, камера обдува и дождевая. Заработает участок исправления мелких дефектов окраски (кстати, появилось два новых цвета: темно-синий и песочно-серый, оба металлик).

Работа с поставщиками комплектующих также призвана повысить качество вседорожников. Что касается модификации «Патриота» с дизельными двигателями, то работу над этим проектом будем продолжать – такие машины востребованы рынком».



Концепт-кар Renault Altica представлен на автосалоне в Женеве в 2006 году.

НАРУШИТЕЛЬ ГРАНИЦ

Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк

Если судить по площади кузова, один из главных материалов современного автомобиля – стекло. Концепт «Рено-Алтика» – характерный тому пример. Панорамное ветровое стекло продолжает почти полностью прозрачная крыша. И это – не только демонстрация технологических возможностей, а, как намекают создатели машины, символ размывания границ. В первую очередь – между внешним миром и салоном автомобиля. Но не только.

В три четверти «Алтика» выглядит как классическое спорт-купе – с длинным капотом и выразительными фарами. Они, кстати, отдельное произведение инженерного искусства. Поликарбонатные стекла – в тысячах мельчайших надрезов. Это обеспечивает эффект, называемый астрономами гало: пятна вокруг Солнца или Луны, создаваемые преломляемым мельчайшими ледяными кристаллами светом. А когда водитель включает указатель поворота, оранжевый цвет рассеивается по всей огромной фаре.

Яркий признак спортивного автомобиля – открывающиеся вверх двери. Они не только дань моде: в низкий кузов с распахивающимися «крыльями» удобней садиться. Детали салона, в частности приборы на регулируемой консоли, по замыслу дизайнеров «Рено» должны ассоциироваться с кокпитом машины формулы 1. Педальный узел – тоже регулируемый, к тому же с электроприводом. А подлокотник сам займет оптимальное место, едва гонщик… то есть водитель примет за рулем удобное положение.

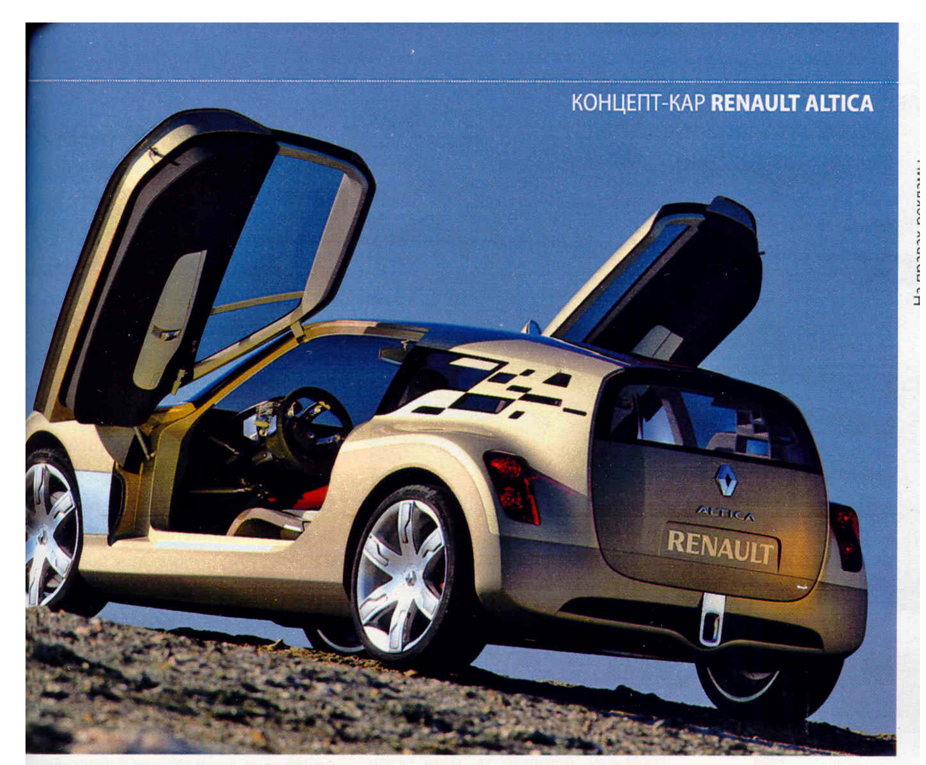
Посидели? Тогда осмотрим машину внимательней. В профиль, тем более сзади, она скорее универсал, причем довольно вместительный. Сложив два задних кресла, получите 1300 л объема. Разумеется, в багажнике есть ремни для крепления груза. А еще в «Рено» полно более мелких емкостей – от ящика в подлокотнике до поддона в полу.

Продолжим стирать границы между спортивным купе и семейным универсалом. У панели приборов два режима – комфортный и спортивный. В первом основные показания – скорость, с которой вы едете, и разрешенная. Стоит превысить последнюю, прибор краснеет. Стыдно? В спортивном режиме, помимо спидометра, водитель увидит тахометр и указатель давления наддува. Отнюдь не бесполезная информация для легкого автомобиля длиной 4,27 м, оснащенного 177-сильным дизелем с турбонаддувом.

Да-да, моторы с воспламенением от сжатия тоже давно перешли границы и неплохо ужились со спортивными авто. Согласитесь, 380 Н·м уже при 2000 об/мин, 7,5 с до 100 км/ч – очень солидные показатели. Особенно учитывая средний расход топлива 5,3 л/100 км.

Для улучшения аэродинамики на крыше «Рено-Алтика» сделали сложные прорези. Благодаря им заметно снижается сопротивление воздуха и увеличивается прижимная сила.

Нарушитель границ – «Рено-Алтика», несомненно, эффектный и интересный автомобиль. Но близок ли он к жизни? Похожая по идеологии оригинальная машина по имени «Авантайм» в гамме «Рено» уже была. Увы, ее отношения с покупателями не сложились. Думаю, серийным «Рено-Алтика» не станет. Но мотивы его стилистики и некоторые технические решения, вероятно, используют, создавая новый хэтчбек или даже седан класса «Рено-Лагуны», дебютировавшей еще в 1993-м. Этот автомобиль тоже может быть вместительным, экономичным, но по-спортивному быстрым. То есть – нарушителем границ.



В дизайне «Алтики» неплохо уживаются черты двух «пород»: купе и универсала.

Строгая отделка к лицу спортивному автомобилю. Гордость дизайнеров – емкости для мелочей. В частности, вещевой ящик, формой напоминающий раковину.



Такой седан по мотивам «Алтики» мог бы появиться в гамме «Рено» в ближайшие пару лет.



Внешне – вполне обычный «Смарт», даже с… лючком для заправки.

И ПЛЕВАТЬ НА БЕНЗИН...

Точнее, на его стоимость смогут с ноября поклонники малютки «Смарта». Потому что с этого момента альтернативой заправочному пистолету станет электрическая розетка. А пока сотня новеньких Smart ForTwo ev (electric vehicle), удививших посетителей автосалона в Лондоне, будут катать по его улицам «глубоких экономов». Ведь если километр пробега на бензиновом собрате обходится в 6 евроцентов, то электротяга съест лишь два! Да еще освобождаетесь от платы за въезд в центр столицы – весьма серьезный аргумент, не говоря уже об экологии и льготном налогообложении.

Поскольку «Смарт» сам по себе не новинка, посмотрим внимательнее на его силовой агрегат, созданный английской фирмой Zytek. Точно на месте штатного ДВС, то есть в подвале багажника, разместился бесколлекторный электродвигатель постоянного тока мощностью 30 кВт, развивающий крутящий момент до 120 Н·м практически «с нуля». Вместе с редуктором, инвертором и управляющей электроникой он тянет всего на 70 кг. Кстати, над коробкой передач долго не мудрили: использовали штатный агрегат, выкинув из него все, кроме второй ступени и, естественно, заднего хода. Сохранились на электромобиле и электронные помощники: ABS и ESP. А вот тахометр заменили на прибор, показывающий заряд батареи, которого хватает, увы, не так уж надолго: пробег от розетки до розетки составляет 110 км. Потом придется сделать привал часа на два-три. Но можно оставить машинку под напряжением и на всю ночь – автоматика не допустит «перелива» электричества.

Хранится «топливо» в никель-кальций-хлоридной батарее напряжением 180–310 В и массой 60 кг, расположенной посредине машины под полом.

Несмотря на скромную мощь двигателя, он благодаря своей характеристике разгоняет электромобиль до 120 км/ч, причем «50» появляется на спидометре через 6,5 с. В общем, не так уж плохо для городского автомобиля, возникает даже вопрос: как его остановить? Ведь разрежения-то, необходимого для работы вакуумного усилителя, нет! Пришлось пойти на дополнительный расход энергии и установить вакуумный электронасос. Он, впрочем, включается, только когда нужно восстановить разрежение…

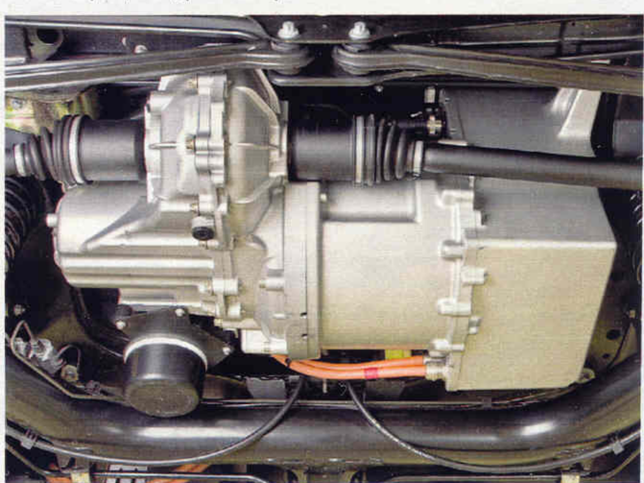


В этом модуле собраны воедино мотор, преобразователь напряжения (инвертор) и управляющая электроника.

Левый прибор теперь измеряет не обороты мотора, а заряд батареи. «100» – это «полный бак» электронов.



Силовой агрегат выглядит иначе, но расположен там же, где раньше был мотор с цилиндрами и поршнями.





«ФОРД» ПОШЕЛ НА H_2

Водородомобили с двигателями внутреннего сгорания до сих пор были недоступны рядовым потребителям (аренда, опытная эксплуатация не в счет). Теперь же «Форд» объявил, что в течение 2006 года начинает свободную продажу автобусов Е-450, работающих на водороде. Напрасно искать в нем супердорогие пока топливные элементы. Нет, все проще: V-образный 10-цилиндровый двигатель приспособлен сжигать этот легкий и калорийный газ. Преимущества такого подхода очевидны, как и его недостатки. С одной стороны, получается почти чистый выхлоп (даже без «обязательного» CO_2), да и технология ДВС отработана и не намного дороже бензинового варианта. С другой - азот, содержащийся в воздухе, никуда не денется и вылетит из трубы в виде вредных окислов.

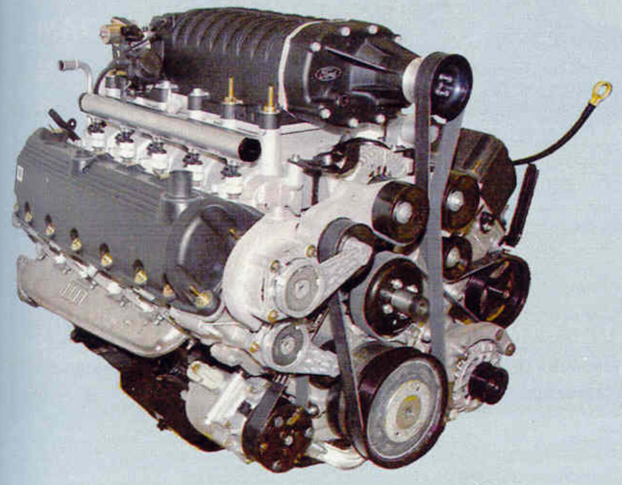
Стоит ли в таком случае вообще писать об этой новинке? Оказывается, перевести двигатель на водород не так просто. Кроме перенастройки системы впрыска, пришлось предпринять целый ряд мер, пока ресурс на стендовых испытаниях не перевалил за 7000 моточасов.

Итак, загибаем пальцы:

- клапаны и их седла сделаны из более твердого материала;
- в свечах применен более жаростойкий иридиевый электрод;
- увеличена мощность катушек зажигания;
- топливная рампа и форсунки стали крупнее;
- поршни, кольца и прокладка головки блока цилиндров рассчитаны на повышенные рабочие давления;
- впускной коллектор приспособлен для работы двух механических нагнетателей и интеркулера.

Первыми оценят все прелести новой эры жители штата Флорида. 12-местные маршрутки смогут возить их на протяжении 320 км, пока… не настанет время заправки. А вот с АЗС, отпускающими водород под давлением 350 бар, в Штатах пока напряженка. Но ведь когда-то и бензин покупали в аптеках…

А вот и 10-цилиндровое сердце Е-450 о 235 водородных «лошадях». Некоторые отличия от бензинового аналога бросаются в глаза.



ГОВОРИТ И ПОКАЗЫВАЕТ «ЯГУАР»

Автомобиль перестал быть только средством передвижения: теперь в нем можно и расслабиться, и поработать, и кино посмотреть. Особенно если речь о достаточно дорогой модели, например, «Ягуаре».

Его новая аудиовидеосистема RSCS (Rear Screen Connectivity System) освободит пассажиров заднего ряда от диктата водителя и друг друга (в смысле навязывания – кому что смотреть и слушать). Все-таки не зря Англия считается родиной демократии. Теперь в торце подлокотника, что разделяет передние сиденья, появились гнезда разъемов совсем домашнего вида. Такие красные, белые и желтые розетки есть почти на каждом телевизоре и служат для подачи на него аудио- и видеосигналов. Кроме того, чуть ниже расположен слот для флэш-карт памяти – а вдруг вы захотите посмотреть сделанные только что фото?

Все вместе выглядит весьма симпатично и солидно, не правда ли?



На подлокотнике есть все необходимые гнезда, включая слот для флэш-карт, прикуриватель, а также «глаз» инфракрасного излучателя.

Да, но где же сами «телевизоры»? Их 7-дюймовые экраны спрятаны за шторками в подголовниках. И это правильно – нечего смущать нечистых на руку граждан. А пассажирам остается только решить, что взять с собой: DVD или MP3-плеер, карманный компьютер, игровую приставку… Другое дело – индивидуальные наушники с инфракрасным интерфейсом входят в комплект RSCS. Короче, требуйте у водителя.

Новую систему можно заказать как опцию при покупке нового авто, а также смонтировать в автомобилях выпуска 2004 года и позже. В общем, были бы деньги. И это не пустые слова: стоимость «железа» 1500 долларов.

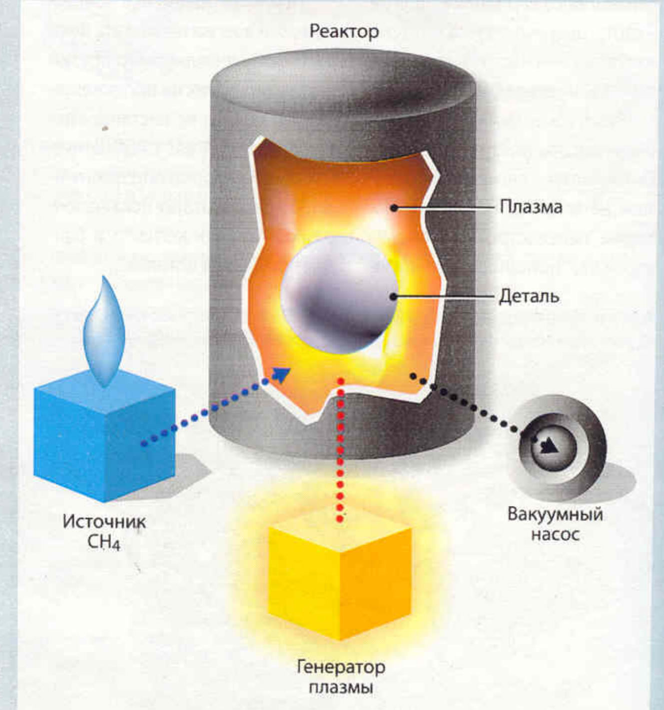
ЖЕЛЕЗКИ В АЛМАЗАХ

Трение, как известно, не только помогает автомобилю быстро ехать (если речь о сцеплении шин с дорогой), но и мешает показать все, на что способен его двигатель, затрудняя скольжение многочисленных деталей. На преодоление этого сопротивления расходуется обычно до 20% энергии. Потери распределяются следующим образом: 2/3 обязаны трению в цилиндро-поршневой группе, 1/4 – в газораспределительном механизме, в остальном можно обвинить коленчатый вал и коробку передач. Автомобиль в итоге не только едет чуть медленнее, разгоняется чуть ленивее, но и пьет чуть больше бензина. Возможно, в обычной жизни все это мелочи, но только не для гоночных болидов, где десятая доля секунды может стоить победы или поражения.

Не случайно специалисты бельгийской фирмы Bekaert разработали уникальное антифрикционное покрытие в расчете, прежде всего, на заказы от гонщиков. Со временем, однако, новинка появится и на обычных авто.

Речь о так называемом алмазоподобном слое углерода DLC (Diamant-Like Carbon) и новейшей модификации покрытия Dylyn Plus. Слой толщиной 1–5 мкм имеет коэффициент трения всего 0,05 (почти как тефлон) и при этом необычайно твердый. Во всяком случае, тверже карбида и нитрида титана. Если нанести его только на кулачки распредвала и на коромысла, то расход топлива уже снизится на 1–2%! Химический состав при этом весьма прост: ничего, кроме углерода, водорода, кремния и кислорода. Все дело в построении цепочек атомов углерода. Каждая представляет собой как бы смесь тригональной (графит) и тетраэдральной (алмаз) структур. Добавки же кремния и кислорода увеличивают термостабильность и дополнительно снижают трение.

Пока формульный болид с деталями двигателя, обработанными новым методом, получается на 10–20% дороже. Но – внимание! – уже создана камера плазменного напыления объемом свыше… 3 кубометров. И вот в ней можно обработать за один прием столько мелких деталей, что их себестоимость увеличится незначительно.



Покрытия DLC и Dylyn наносятся в вакуумной камере с помощью плазмы при температуре не более 200°С.

«КАК СВЕРХУ», ВИДНО ВСЕ

Фирма «Ниссан» разработала новое поколение парктроника под кодовым названием AVM. Если расшифровать эту аббревиатуру, получится Around Video Monitor – круговой видеомониторинг. Стало быть, речь идет уже не об ультразвуковом эхолокаторе, а о системе с видеокамерами, установленными вокруг машины. Их и в самом деле четыре (над эмблемой, в зеркалах заднего вида, в фонаре освещения номерного знака), причем широкоугольные микрообъективы охватывают все 360° поля зрения. Линзочки покрыты особым слоем, к которому не пристают ни вода, ни грязь. Цветные картинки передаются на монитор, причем всякий раз компьютер выводит именно «проблемную зону», показывая самое узкое место «в сантиметрах». Одновременно раздается предупреждающий звуковой сигнал. Такое вот кино «на ходу». И, пожалуй, на этом можно было бы поставить точку, ограничившись очередной новостной заметкой, если бы... Если бы не было у AVM необычной пока функции. Компьютер способен так хитро обработать все четыре картинки, чтобы преобразовать их в «вид сверху»! Согласитесь, парковка, когда вы наблюдаете за движением собственного автомобиля, словно «паря» над ним, становится буквально детской забавой. Пожалуй, есть в этом даже что-то мистическое.

Пока AVM проходит испытания , вскоре такая опция появится в прайс-листах многих моделей «Ниссан».



Картинка в режиме Bird View облегчит парковку даже новичку.



На экспериментальном автомобиле можно разглядеть видеокамеры спереди и на левом зеркале.

ФАКТОРЫ ИНТРИГИ

Сергей Зиновьев



От старшего брата в лице формулы 1 «туринговый» чемпионат мира выгодно отличается прежде всего регулярной сменой лидеров. Формула 1, впрочем, к середине лета тоже подтянула этот показатель до приемлемого уровня: усилиями «Феррари» вопрос о дележе титулов резко обострился. Но все-таки сравнения неуместны: в WTCC как не было с самого начала, так и сейчас нет ясности, какой пилот и какая команда возьмут верх. Фавориты шествуют по 10-этапной дистанции плотным строем, чередуя победы с поражениями и меняясь местами.



Красные «альфы» на мексиканской трассе неизменно шествовали впереди колонны.

ОРАНЖЕРЕЯ – НЕ ДЛЯ НАС

Много сказано о правилах этого чемпионата, способствующих нестандартному ходу событий: весовой гандикап, «перевертыш» на стартовой решетке второго зачетного заезда, когда первую восьмерку пилотов расставляют задом наперед. Можно спорить, насколько это справедливо и спортивно – выигравшим бегунам-легкоатлетам не выдают ведь на следующий забег свинцовые кроссовки. Однако, в конечном счете, все четыре десятка (!) участников WTCC оказываются в равных условиях: сегодня балласт навесят тебе, завтра – твоему сопернику.

Но есть и другие факторы, влияющие на интригу. Формула 1, к примеру, из великого множества гоночных трасс выбирает самые лучшие – идеальный асфальт, классические зоны безопасности, трибуны не меньше чем на 100 тысяч; архитектурные излишества приветствуются. В «мировом туринге» к антуражу относятся проще. И, похоже, это осознанное отношение. Гонку чемпионата мира сочтет за особое лакомство любая трасса, но организаторы WTCC словно нарочно выбирают те, что позаковыристее, попутно стараясь охватить чуть не все части света.

Здесь тоже задействованы трассы-гранды – Монца, Маньи-Кур и «Стамбул-парк», куда же без них. Но половина ристалищ – автодромы, малознакомые аудитории формулы 1. Кто слышал о бразильской трассе в Куритибе или в мексиканском промышленном центре Пуэбла? А городская гонка в Макао, поверьте, сложностью и колоритом не уступает Монако: узковатый коридор длиной свыше 6 км с перепадом высот в «верхней», горной части около 50 м. Короче говоря, трассы, не создающие оранжерейных условий а-ля формула 1, тоже в немалой степени влияют на результат.

ТАКТИЧЕСКИЕ ИГРЫ

Действующий чемпион Энди Приоль упорно придерживается хитроумной тактики: расчетливая, прагматичная езда в первом заезде, с тем чтобы финишировать восьмым – ведь на старте второго заезда первую восьмерку пилотов «перевернут». Таким обра-



Пилоты с изумлением наблюдали за работой мексиканских дорожников. На европейских гонках подобного не увидишь.

зом, ровно полсезона 32-летний британец с феноменальной четкостью набирал очки исключительно за восьмое и первое места: 10-1-10-1. Это позволяло ему пусть и с небольшим перевесом, но лидировать! Осечка произошла как раз в экзотической Пуэбле. В первом заезде БМВ чемпиона, стартовавшего десятым с отличными видами на желанное восьмое место, прозаично развернуло в повороте. Приоль потерял кучу позиций, все шансы на успех во втором заезде, а заодно и лидерство в чемпионате.

Случайность? Как учат мудрецы, все случайное – не случайно. В Мексике у гонщиков возникли претензии к качеству асфальта. Незадачливые хозяева «заведения» прямо в ходе гоночного уикенда провели экстренные дорожные работы – вещь неслыханная по европейским понятиям. Ну и вообще, сама трасса от природы, как говорится, располагает – вылетов, аварий и прочих коллизий было сверх нормы. Один из заездов пришлось остановить, чтобы извлечь из «Шевроле-Лацетти» и отправить в госпиталь Роберта Хаффа, по-



Вот так, развернувшись против движения, Энди Приоль провалил свой генеральный план на гонку.



Ожесточенное соперничество между СЕАТом и БМВ: Алекс Занарди прижал к стене важного командного игрока Ивана Мюллера.

лучившего травмы в столкновении с соперниками и бетонной стеной.

Титулованную «Альфу-Ромео» все вроде бы уже вычеркнули из числа претендентов на корону. Дела не клеились, поползли слухи, что итальянский завод недоволен техническим партнером – частной командой N.Technolodgy – и может вообще сезон прервать. Мексиканская гонка в одночасье изменила ситуацию. Почему-то именно здесь «альфы» неслись как ураган. Бразилец Аугусто Фарфус дважды поднялся на подиум – чудо из чудес для гонок WTCC! – разом набрал 18 очков и полностью устранил, казалось бы, безнадежное отставание от Приоля.



Роберту Хаффу не повезло: получил травму в довольно заурядном столкновении, и автомобиль-то почти цел.



Великий и ужасный Аугусто Фарфус неожиданно объявил о своих претензиях на титул – бальзам на раны «Альфы-Ромео».

А у СЕАТа и БМВ привычного преимущества не было: в одной из зачетных гонок заводчан обогнал даже частник Райан Шарп на «Хонде-Аккорд» («Хонда» не заявлена в зачете марок и к чемпионату непричастна). Тем не менее «сеатовец» Джеймс Томпсон, дважды скромно финишировавший в Пуэбле пятым, стал... новым лидером в зачете пилотов. Кстати, у Томпсона тактика прямо противоположная, нежели у его соотечественника. Он не рвется к победам в заездах, лучшее достижение в сезоне – третье место. Уловили идею? Можно так, а можно эдак. Заранее неизвестно, какая тактика лучше. Правда, Приоль постоянно везет плату за красивые победы – до 80 кг балласта. У Томпсона попутного груза меньше.

Будущее WTCC выглядит безоблачным. Единственное, что настораживает – весьма пассивное отношение заводов к этому совсем еще молодому, толком не «поделенному» чемпионату мира. БМВ, «Альфа-Ромео» и СЕАТ живут здесь по инерции с момента, когда «европейский» статус поменяли на мировой. К ним удачно присоединилась «Шевроле», на ее счету тоже уже есть победы. «Форд» тихонько разведал в прошлом году обстановку и решил пока не ввязываться в битву – проигрывать негоже, а в гарантированный успех нужно слишком много вложить. Возможно, так же рассуждают и другие известные фирмы. А из тех, кто скоро решится войти в игру, все чаще называют «Мазду». Ну и, конечно же, мы помним – в WTCC направил стопы АВТОВАЗ. Доведенная до ума немецкими партнерами Lada-112, по свежим неофициальным данным, выйдет на старт двух заключительных гонок этого сезона. Lada в Макао?! Крайне любопытно посмотреть.

«МОСКВА» ВЫШЛА НА АРЕНУ

Сергей Зиновьев. Фото: Леонид Климанович

Свершилось! И частный бизнес выиграл! То, что не смогли или не захотели сделать столичные власти с их гигантскими бюджетами и колоссальными возможностями по привлечению инвестиций, воплотили люди умеренного достатка, но зато по-настоящему увлеченные гонками. Легли в корзину или упрятаны в долгий ящик помпезные проекты трасс для формулы 1 в Нагатинской пойме и Молжаниновке. Сколько шума-то было! А автодром «Москва» в подмосковном Мячкове уже открылся, на нем вовсю идут тесты и состязания самой разной техники.

ПРАВДЕ – В ГЛАЗА

Никто не спорит, по сегодняшним меркам автодром «Москва» – довольно-таки примитивный комплекс. Главные сооружения пока недостроены: в боксах нет окон и дверей – просто ниши с кирпичными стенами, где можно укрыться от солнца и дождя. Трибуны тоже еще «в стадии созревания», нет стационарных буфетов-туалетов и прочих необходимых современной трассе вещей. Это все в планах на ближайшее будущее. Именно на ближайшее – долгостроя не предвидится, скорее наоборот.

Налицо необходимый минимум – ровная асфальтовая петля с аккуратными «поребриками» на виражах, въездом и выездом на пит-лайн, отгороженный от трассы высоким бетонным бордюром. Тут тоже бросаются в глаза недоделки – скажем, местами заметный перепад высот между дорожным полотном и обочиной. С этим, конечно, еще предстоит повозиться. И цивилизованных зон безопасности не видно – гравийных или, по новейшей моде, асфальтовых. Работы непочатый край.

Тем не менее трасса прошла все необходимые проверки, и гонки национального уровня на ней проводить можно. Ничем не хуже, а даже много лучше, чем на Воробьевых горах, где вылет с трассы почти наверняка обернется ремонтом кузова и подвески, а зрителей попросту негде разместить. И уж точно удобнее, чем прежний «арендный» вариант Мяч-



На солидной трассе даже самая привычная техника формулы «Русь» выглядит значительно свежее и ярче.



Бордюры на поворотах – самые что ни на есть цивилизованные. Хотя не все пилоты к ним еще приспособились.

Один из первых победителей на дебютировавшей трассе: Олег Казаков выиграл этап чемпионата формулы 1600.



ково, когда гонщики неслись по взлетным полосам и рулежным дорожкам в дни и часы, любезно предоставленные администрацией аэродрома. По крайней мере, любые гонки теперь можно проводить в любое удобное время. Хотим «24 часа Мячково»? Нет проблем: ставим искусственное освещение – и вперед. Частная трасса – свобода выбора!

По-видимому, автодром «Москва» еще некоторое время будет пребывать в «полудостроенном», не слишком презентабельном виде. Неловко приглашать иностранных пилотов. Но планируется, что в конечном итоге трасса получит лицензию ФИА и, с учетом ее длины и ширины, сможет принимать любые соревнования, кроме чемпионатов мира. Пока же, извольте, «Москва» значится в календарях всех трех наших кольцевых гоночных серий.

И СРАЗУ В БОЙ!

Первыми выйти на новую трассу в настоящем боевом режиме выпало участникам второго этапа «Российской Суперсерии». Многие пилоты уже провели здесь тесты, и для них конфигурация и характер трассы не были загадкой: длинные прямые с крепким торможением на излете, острые повороты. Трасса вообще компактная – отчасти из-за ограниченной площади.

За три недели до старта первой гонки трибун в VIP-зоне, расположенной прямо над боксами, не было. А теперь уже есть – стройка идет.

Вопреки прогнозам скептиков, полагавших, что на узковатых входах в повороты возникнет давка, аварийных ситуаций было немного – скажем так, меньше нормы. А красивой борьбы хватало. И у зрителей была редкая возможность видеть ее почти всю с одной точки на трибунах – об этом могли только мечтать на прежнем, «аэродромном» варианте Мячкова и тем более на других трассах, окаймленных деревьями и «уходящих за угол».

В заездах формулы 1600 победами обменялись дебютант этого класса 16-летний Иван Самарин и более опытный Олег Казаков. Самарин действительно понравился быстрой и зрелой ездой, и, как ни удивительно, после двух этапов он один из претендентов на «золото». А ведь среди его соперников несколько чемпионов страны.



Самолеты остались за забором и по-прежнему создают аэродромный колорит, но состязаниям ничуть не мешают.

Формула «Русь», где продолжается отборочная стадия турнира, воображения пока не потрясает. Состав участников традиционный: несколько вчерашних картингистов плюс компания возрастных драйверов, для которых гонки – излюбленное хобби (для них предусмотрен отдельный зачет «Клуб»). Две логичные победы одержал 15-летний Кирилл Овчаренко, действующий чемпион страны по картингу в классе «Интер-А-Юниор».

В моноклассе «Хонда-Сивик Type R» принципиальных изменений, пожалуй, нет. Лидер прежний – Алексей Дудукало из «ЛУКойл Рейсинг», он же и главный фаворит. Правда, в одном из заездов все же уступил новому партнеру по команде, петербуржцу Аркадию Павловскому.

Больших нареканий новая трасса ни у кого не вызвала. Все прекрасно понимают ситуацию – на обрастание инфраструктурой новорожденному автодрому нужно время. К асфальту претензий нет, а непривычно длинный круг только радует – наконец-то приблизились к «евростандарту».

Напоследок суждение маститых пилотов, опробовавших автодром «Москва» в деле: грандиозных супертрасс наподобие «Хоккенхаймринга» и тех, что построили в Малайзии и Турции в расчете именно на запросы формулы 1, на свете не так уж много. Мало и гонок, способных завлечь на трибуны по 200 тысяч зрителей. А главная опора мирового автоспорта – как раз не особо приметные, в чем-то даже утилитарные трассы местного значения, каких в каждой развитой гоночной державе десятки. Автодром «Москва» – одна из них. Правда, в России пока единственная. □



ГОНОЧНЫЙ СЕЗОН ПОДХОДИТ К КОНЦУ, ПОРА ГОТОВИТЬСЯ К ТРАДИЦИОННОМУ ОПРОСУ ЗР «ЛУЧШИЙ ГОНЩИК». КТО ИЗ ОТЛИЧИВШИХСЯ В ЭТОМ ГОДУ ПИЛОТОВ ПРЕТЕНДУЕТ НА ПОБЕДУ В НАШИХ НОМИНАЦИЯХ?

АЛЕКСАНДР ЖЕЛУДОВ

(Москва, «Успенский Ралли Техника»)
Основной боевой автомобиль:
«Субару-Импреза» (N4)

Гонщик старой школы, начавший занятия спортом еще во времена СССР, сделал совершенно уникальную карьеру. На его счету победы чуть не во всех видах автоспорта, даже в экзотических горных гонках. Он начинал с кросса на багги и всегда был на первых ролях – чемпион России, призер этапов чемпионата Европы. Уже тогда заработал звание мастера спорта международного класса. Затем завоевывал подиумы за рулем вазовской «десятки» в кольцевых и трековых гонках. Только в конце 90-х попробовал силы в ралли и, что называется, прикипел к этой дисциплине. Несколько раз был призером чемпионата страны. Достижения в этом неоконченном пока сезоне: три победы в пяти этапах раллийного чемпионата, уверенное лидерство в абсолютном зачете. Если выиграет титул, то Александр – явный кандидат на звание «Лучший гонщик 2006 года».



СЕРГЕЙ АФАНАСЬЕВ

(Москва, «ЛУКойл Рейсинг»)
Основной боевой автомобиль:
формула «Рено 2000»

В спорт пришел в 1998 году, начинал с багги-карта и картинга. Победитель первенства России в классе «Мини», чемпион страны по трековым («Ока-Юниор») и кольцевым гонкам (формула «Русь», 2004). Второй год выступает в различных европейских состязаниях формулы «Рено 2000». Первый сезон был пристрелочным, а сейчас пошли результаты: череда побед в чемпионате Швейцарии (Renault Speed Trophy), объединяющем пол-Европы, подиум и победа в Северо-Европейском чемпионате. Это турниры, где выступают по три десятка одаренных молодых пилотов со всех концов света, в том числе Азии, Африки, Новой Зеландии и обеих Америк. И там, и там 18-летний Сергей реально претендует на итоговое призовое место. А в нашем опросе – один из вероятных лидеров в номинации «Открытие сезона».



Новые фрикционные материалы от ALLIED NIPPON

ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД

При разработке фрикционного материала тормозных колодок для массовых автомобилей специалистам компании-производителя приходится идти на целый ряд взаимоисключающих компромиссов, создавая универсальную смесь, которая позволяла бы сохранять приемлемую эффективность торможения в среднестатистических режимах эксплуатации, имела бы хорошую износостойкость. Как правило, на практике это значит, что такие колодки не будут отличаться высокой ценой, а рабочие характеристики удовлетворяют лишь непритязательных водителей.

А как же быть с теми, кто эксплуатирует автомобиль в режимах, не попадающих в среднестатистические рамки, менять манеру езды? Конечно, нет, ведь как раз для таких случаев компания ALLIED NIPPON производит 3 группы тормозных колодок, способных удовлетворить самых требовательных водителей.



Группа «СТАНДАРТ»

Колодки этой серии можно увидеть буквально в каждом магазине запчастей, и их легко узнать по фирменной коричневой окраске и красно-черной упаковке. Как видно из названия, колодки предназначены для массового потребителя, манера езды которого не имеет ничего общего со спортивной. Основообразующими качествами здесь являются стабильность характеристик, низкий износ и высокий тормозной момент в гражданских режимах движения. Расчетный ресурс колодок дискового тормоза составляет 15000+ км, что на практике означает, что в зависимости от манеры езды замена колодок может потребоваться в интервале от 10 до 40 тысяч километров.

При прохождении испытаний по методике АвтоВАЗА колодки прекрасно показали себя на цикле «горный серпантин», во время которого осуществляется подряд 25 торможений со скорости 100 до 50 км/час с интервалом 45 секунд. В ходе данного цикла выяснилось, что колодки в первую очередь отличаются высоким тормозным моментом в холодном состоянии для уменьшения эффекта утренней росы, когда низкая температура и высокая влажность снижают коэффициент трения.

По мере прогрева эффективность торможения немного снижается, находясь точно посередине между верхней и нижней границами допуска АвтоВАЗа, дальнейшее увеличение количества торможений и повышение температуры в зоне трения до 450°С выявило высокую стабильность коэффициента трения, практически не зависящую от температуры. Износ фрикционного материала колодок после прохождения программы оказался в 2 раза ниже норм ТУ. Таким образом, колодки серии «Стандарт» будут идеальным выбором для водителей со спокойной манерой езды, использующих автомобиль для поездок на дачу, работу и не желающих тратить на тормозные колодки лишних денег.

Группа HEAVY DUTY «FERRO CARBON»

(для тяжелых условий эксплуатации)

Помимо автолюбителей, в городской толчее немало и профессиональных водителей, зарабатывающих на хлеб перевозками товаров. Проехать 500 километров в день по пробкам для них - не предел. В этом случае тормозная система автомобиля работает постоянно на пределе, перегреваясь от частых разгонов и торможений тяжелой машины или внедорожника. Использование обычных тормозных колодок может грозить перегревом, быстрым износом и потерей эффективности тормозной системы.

В таких условиях очень комфортно будут чувствовать колодки HEAVY DUTY «FERRO CARBON», изготовленные из безасбестового фрикционного материала NAM114 с крупными включениями гранул мягких металлов и искусственного графита. Материал изготовлен патентованным способом и обеспечивает увеличенный по сравнению с обычными материалами коэффициент трения как при условиях влажной погоды, так и при интенсивных повторяющихся торможениях. Сверхмягкий фрикционный материал обеспечивает отличное рассеивание энергии после высокоскоростного торможения, сокращает износ тормозных дисков. Что немаловажно, смесь служит хорошим термоизоляционным барьером, не допускающим перегрев тормозных цилиндров, а следовательно, и закипания тормозной жидкости. Колодки рассчитаны на пробег 25000+ км.

При прохождении тестов по методике SAE J2522 новинка показала весьма незаурядные результаты. В рамках тестирования проводилось сравнение колодок, изготовленных с применением смеси NAM114, стандартных колодок ALLIED NIPPON (смесь NAM 110) и колодок BENDIX ULTIMATE (как наиболее близких по позиционированию на рынке среди конкурентов). Сразу стоит отметить как отличные значения коэффициентов трения, так и их высокую стабильность. В среднем значения коэффициента трения укладываются в диапазон от 0,4 до 0,45. Очень показателен цикл «Восстановление», доказывающий, насколько стабильным остается коэффициент трения по мере износа материала. Так вот, на данном этапе эффективность торможения после прохождения программы испытаний практически не изменилась, что служит подтверждением высокого ресурса.

Группа SPORT LINE «KEVLAR CARBON»

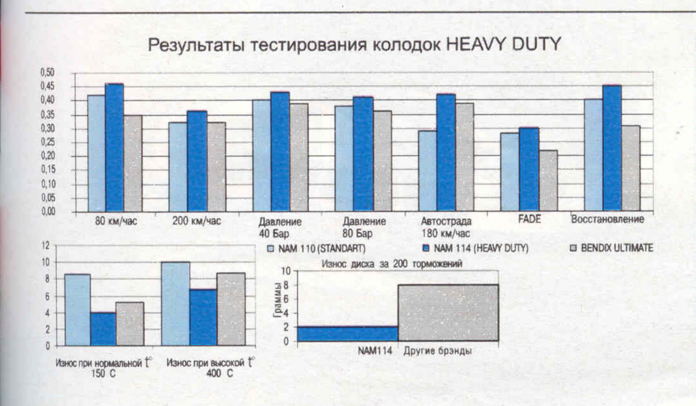
Какой русский не любит быстрой езды? Эта старая поговорка, наверное, никогда не потеряет своей актуальности, а задачей специалистов Allied Nippon было сделать динамичную езду максимально безопасной.

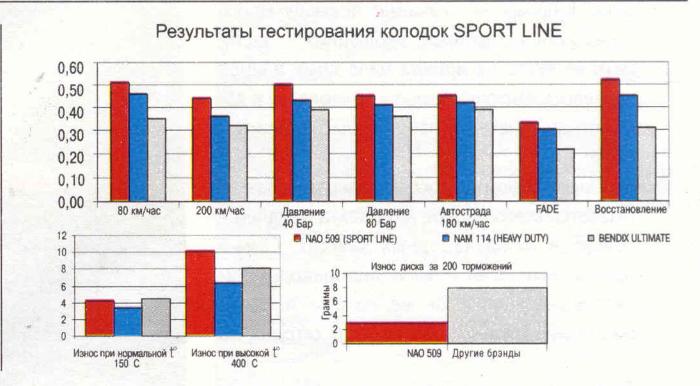
Для этого были разработаны колодки группы SPORT LINE «KEVLAR CARBON».

Особенность колодок заключается в основе — фрикционном композите, применяющемся для гоночных автомобилей, доработанном с учетом потребностей повседневной эксплуатации. Для повышения эксплуатационных свойств в его состав введен значительный объем кевларовых и карбоновых волокон, обеспечивающих стабильные и высокие значения коэффициента трения при повышенном давлении и температурах.

А многослойная органно-металлическая основа сокращает износ тормозных дисков, а также выполняет роль теплоизоляционного барьера, препятствующего чрезмерному нагреву тормозной жидкости в системе. Колодки этой серии рассчитаны на ресурс в 20 000+ км. На практике это означает срок службы от 15 000 до 60 000 км.

Результаты теста, выполненные по методике SAE J2522 с участием колодок NAO 509 (SPORT LINE), NAM 114 (HEAVY DUTY), BENDIX ULTIMATE, действительно впечатляют: практически по всем параметрам колодки спортивной серии имеют лучшие значения, а на цикле «Восстановление» коэффициент трения превысил отметку 0,5. Торможение с 80, 200 км/час, цикл «Автострада», торможение с различным давлением в тормозном приводе - во всех эти режимах коэффициент трения фрикционной пары с колодкой SPORT LINE не опускается ниже 0,4, что удовлетворит самого требовательного водителя.





ПРОГНОЗЫ ОТМЕНЯЮТСЯ

Сергей Зиновьев. Фото: Ольга Корнеева

Первая часть чемпионата России была небогата на сюрпризы. Все три зимние гонки выиграл один и тот же пилот – Александр Желудов на «Субару-Импреза», подготовленной командой URT. А его предполагаемый главный соперник, многократный чемпион страны Андрей Жигунов упорно искал верные настройки нового «Мицубиси-Лансер Evo VIII» и… терял очки. Видимо, не случайно повсюду много нареканий к «восьмой эволюции» – заставить ее ехать на победу мало кому в мире удавалось. Интрига борьбы за «золото» в абсолютном зачете и у нас оказалась в опасности!

После реформ в российском ралли разыгрывается всего четыре комплекта медалей – только в международных классах. Самый престижный зачет – N4, полноприводные 2-литровые машины. Он же, похоже, и самый массовый. Трудно поверить, но сегодня на

В активе Евгения Новикова – победы на этапах раллийного Кубка страны. Но мало кто ожидал, что он выиграет гонку куда более сложную.

Многочисленные трамплины ралли «Гуково» чреваты вылетом с трассы и потерей времени: этот экипаж на дороге, похоже, не удержится.



этапах чемпионата страны «лансеров» и «импрез» порой собирается больше, чем «восьмерок» вкупе с «десятками» – до трех десятков. Соответственно, к ним, к самым мощным и быстрым, самое пристальное внимание, да и стартуют здесь, можно сказать, виртуозы. И число их неуклонно растет. Настоящие чудеса демонстрирует Евгений Иволин из Ханты-Мансийска: стремительно, с первой попытки ворвался он в раллийную элиту и уверенно лидирует в зачете N2 (1600 см^3). А гонка «Гуково» близ Ростова-на-Дону показала, что большим мастером стал и столичный вундеркинд Евгений Новиков.

«Гуково» славится трамплинами, бродами и несусветной пылью. В этом году, однако, после ливневых дождей вместо пыли – непролазная грязь. Жигунов отказался от неудачных экспериментов с Evo VIII и выкатил на старт «девятую эволюцию». Никакого эффекта – сход из-за поломки системы охлаждения. А Желудов, незадолго до финиша удерживавший вторую позицию, пал жертвой шины, лопнувшей в самом начале 22-километрового спецучастка, и финишировал за пределами подиума. Главные же лавры вместе с победой сенсационно достались 15-летнему Новикову, которому пока что строго запрещено ездить по дорогам общего пользования. По гоночным трассам – сколько угодно, а так – ни-ни.

У Жени при этом конкретных целей в чемпионате не поставлено. Его задача на сезон – выиграть Кубок России, турнир рангом ниже и в целом проще. В Гуково он приехал скорее ради тренировки и так неожиданно ворвался в элиту. А вот карельское ралли «Белые ночи», очередной этап чемпионата, прошло по привычной схеме: в борьбу Желудова и Жигунова не вмешался в общем-то никто.

Здесь, на лесном пространстве между Ладогой и финской границей, раллистов поджидали другие напасти – страшная жара и неровные гравийные дороги. Ямы и кочки выбили из колеи половину экипажей – самой частой причиной схода была поломка подвески. Спор лидеров шел на секунды, и после первого дня первенство захватил было Желудов – с мизерным перевесом. Но на второй день «Импреза» не выдержала ухабов. Александр сошел, и Жигунов в более спокойном темпе довел гонку до четвертой подряд победы на «Белых ночах». Оружием успеха, как ни странно, оказался старенький, проверенный временем «Лансер Evo VII»…

Традиционная неприятность «Белых ночей» – повышенный износ шин и колес. Подобной участи в ходе гонки мало кто смог избежать.

Чем завершится чемпионат, не берется теперь сказать никто. Слишком хорошо помнят, как в прошлом году тот же Жигунов уверенно лидировал, а «золото» в итоге взял Сергей Успенский. На руку интриге и система начисления очков – всего этапов восемь, а в зачет пойдут только шесть лучших результатов каждого гонщика. И если заранее вычесть неудачи Жигунова, то не так уж много он Желудову уступает. Нет, прогнозы в ралли – неблагодарное занятие. □

«Лансер Evo VII», вопреки логике, принес Андрею Жигунову победу, а «восьмая» и «девятая» эволюции подвели…



РАЛЛИ – ДЛЯ ЗРИТЕЛЯ!

Не секрет, что болельщики на российских ралли почти всегда предоставлены сами себе. И порой, выбирая позиции на обочинах и пытаясь проехать где можно и где нельзя, мешают экипажам. Отличный пример борьбы с «дикостью» подала московская команда RPM-Driving Art, устроив на гонке «Ростов Великий» специальную «Раллийную деревню». Зона для болельщиков со стоянкой для машин, сидячими местами и буфетом располагалась на возвышении, откуда открывался прекрасный вид на трассу трех спецучастков. И не надо никуда мчаться, чтобы приехать на старт следующего «допа» раньше гонщиков...



Девятый этап Кубка России собрал более 40 экипажей. Свою четвертую победу одержал Евгений Новиков и стал лидером серии. Его основные оппоненты выступили ниже своих возможностей: Алексей Церлюкевич сошел из-за поломки коробки передач, а Борису Зимину помешал сбоивший двигатель. Вторым финишировал Андрей Трухин.

ПЕТРОВ – В ЧЕМПИОНАТЕ GP2

На итальянском этапе Евросерии формулы 3000 в Муджелло Виталий Петров добился очередного успеха. Субботний заезд из-за капризов коробки передач не сложился – 21-летний уроженец Выборга, стартовавший третьим, терял позиции и финишировал лишь седьмым. Зато в воскресенье – убедительная и красивая победа в дождевой гонке. Виталий набирает очки и мало-помалу подтягивается к лидерам серии.



Концовка сезона для него пройдет на двух фронтах. Петров получил приглашение в престижный чемпионат GP2, где проведет четыре оставшихся этапа в составе команды DPR. Команда из числа аутсайдеров, но, в любом случае, это для нашего гонщика большой шаг вперед: пилоты GP2 – под пристальным вниманием менеджеров формулы 1. Виталий заменил в составе DPR 25-летнего француза Оливье Пла, не показавшего приемлемых результатов. А его партнером будет 22-летний Кливио Пиччионе, монегаск с 11 очками занимает двенадцатое место среди тридцати пилотов. Для Петрова это неоценимый шанс, тем более уже есть договоренность о тестах в других командах GP2.

СЮРПРИЗ ИЗ КАНАДЫ

Этап чемпионата DTM на трассе «Норисринг» завершился неожиданностью. Первую свою победу одержал уроженец Франции и гражданин Канады 23-летний Бруно Спенглер, стартовавший третьим. Любимец немецкой публики Бернд Шнайдер был вторым, а следом финишировал Мика Хаккинен – полностью «мерседесовский» подиум.



Спенглер переместился на третью строчку в турнирной таблице, став главным открытием сезона. И, чего доброго, поборется теперь за титул со Шнайдером и Томом Кристенсеном. А экс-чемпион Матиас Экстрем после победы в Брандс-Хэч вновь выступил неудачно – шестой и шансы на корону сохраняет лишь теоретические. Кстати, «Норисринг» – одна из самых простых немецких трасс. Длина круга всего 2300 м, незатейливая конфигурация, длиннющие прямые – для престижных международных гонок не обязательно возводить уникальный сверхсовременный автодром.

КАЛЕНДАРЬ

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ

2–3 сентября	**чемпионат России (RTCC, НГСА, Суперсерия)**, Воробьевы горы
15–16 сентября	**чемпионат России (НГСА, Суперсерия)**, Казань
23–24 сентября	**чемпионат России (RTCC)**, Мячково
29–30 сентября	**чемпионат России (НГСА)**, Мячково

РАЛЛИ

8–9 сентября	**чемпионат России**, «Псков»
15–16 сентября	**Кубок России, «Трофей Пено»**, Тверская обл.
30 сентября 1 октября	**Кубок России (финал)**, «Санкт-Петербург»

КРОСС

2–3 сентября	**Кубок России (легковые, багги)**, Ставрополь
9–10 сентября	**чемпионат России (легковые, багги)**, Курск
9–10 сентября	**Кубок России (легковые, багги)**, Березовка
16–17 сентября	**чемпионат России (легковые)**, Воронеж
16–17 сентября	**Кубок России (грузовики)**, Ростов-на-Дону
23–24 сентября	**Кубок России (легковые)**, Тольятти

4x4

15–17 сентября	**трофи-рейд «Золотая осень»**, Бологое

РЕЗУЛЬТАТЫ

WTCC, после 6 этапов

Пилоты:

1. **Дж. Томпсон** (Великобритания, «СЕАТ-Леон»)	49
2. **Э. Приоль** (Великобритания, БМВ-320)	46
3. **А. Фарфус** (Бразилия, «Альфа-Ромео-156»)	46
4. **Р. Райделл** (Швеция, «СЕАТ-Леон»)	41
5. **Г. Тарквини** (Италия, «СЕАТ-Леон»)	41
6. **Д. Мюллер** (Германия, БМВ-320)	40

Команды:

1. СЕАТ	148
2. БМВ	139
3. «Альфа-Ромео»	111
4. «Шевроле»	67

GP2, после 7 этапов

Пилоты:

1. **Л. Хамильтон** (Великобритания, ART)	70
2. **Н. Пике** (Бразилия, «Пике Спорт»)	56
3. **А. Према** (Франция, ART)	48
4. **Т. Глок** (Германия, iSport)	27
5. **Э. Висо** (Венесуэла, iSport)	26
6-7. **М. Аммермюллер** (Германия, «Арден»), **Н. Лапьерр** (Франция, «Арден»)	по 25

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

5-й этап, «Белые ночи», абсолютный зачет

1. **А. Жигунов** (Москва, «Мицубиси-Лансер»)
2. **Е. Вертунов** (Москва, «Субару-Импреза»)
3. **Б. Федотов** (С.-Петербург, «Мицубиси-Лансер»)
4. **Е. Аксаков** (Москва, «Субару-Импреза»)
5. **А. Лядухин** (Москва, «Мицубиси-Лансер»)
6. **А. Свиридов** (Москва, «Субару-Импреза»)

КУБОК РОССИИ ПО РАЛЛИ

После 9 этапов, пилоты

1. **Е. Новиков** (Москва, «Субару-Импреза»)	80
2–3. **Б. Зимин** (Москва, «Мицубиси-Лансер»), **А. Церлюкевич** (Пермь, «Субару-Импреза»)	по 67
4. **А. Трухин** (Екатеринбург, «Субару-Импреза»)	43
5. **А. Семенов** (Екатеринбург, «Субару-Импреза»)	38
6. **Е. Вертунов** (Москва, «Субару-Импреза»)	30

ДЕТАЛИ МАШИН ГАЗ

РЕССОРЫ

МАЛОЛИСТОВЫЕ ПАРАБОЛИЧЕСКИЕ для автомобилей семейства «ГАЗель» и «Соболь»

Торговый дом «Русские машины» рекомендует при ремонте автомобилей ГАЗ использовать оригинальные запчасти из серии «Детали машин ГАЗ»

КАЧЕСТВО, НАДЕЖНОСТЬ, БЕЗОПАСНОСТЬ

Малолистовые рессоры с переменным профилем сечения к грузовым автомобилям семейства «ГАЗель» и «Соболь» - уникальная разработка ОАО «ГАЗ», подтвержденная Патентом на изобретение и эксклюзивным правом производства.

Не имеющие аналогов передние и задние рессоры нового образца выпускаются заводом взамен традиционных 5-листовых для автомобилей семейств «ГАЗель» и «Соболь» с задним приводом. Благодаря полной взаимозаменяемости с многолистовыми (их посадочные размеры по длине идентичны), малолистовые рессоры рекомендованы к установке на транспортные средства, находящиеся в эксплуатации.

Конструктивные особенности рессор:

► Продольное сечение листа имеет переменный профиль (передние - 13 мм в центре и 8 мм на концах, задние -15 мм и 8 мм), что обеспечивает равное сопротивление по всей длине рессор;

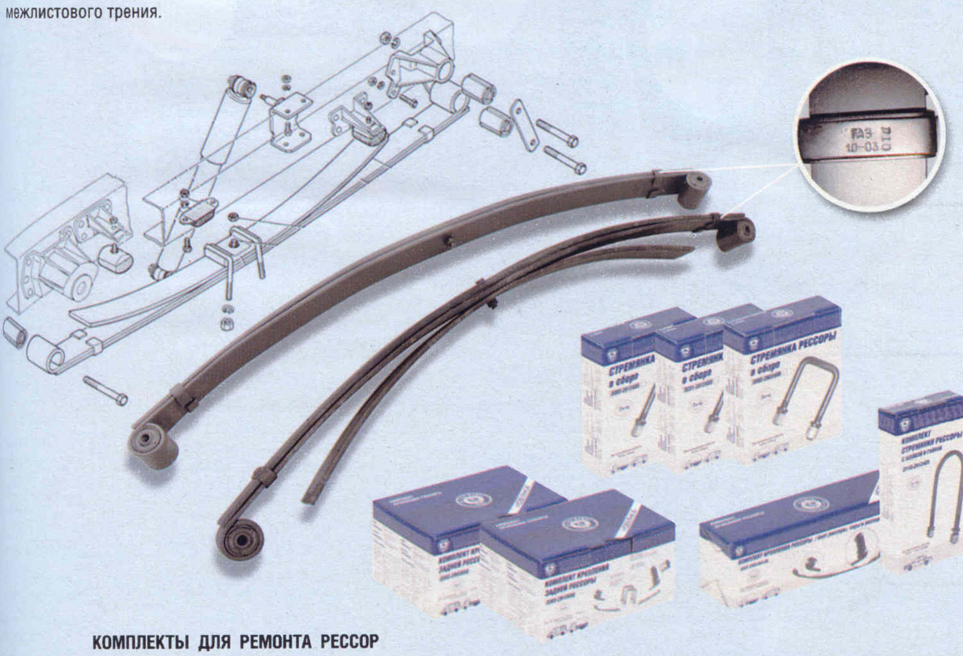
► Поперечное сечение имеет прямоугольную форму вместо традиционного профильного с кромками, что дает дополнительную защиту от усталостного напряжения и повреждения кромок.

Преимущества малолистовых рессор перед традиционными многолистовыми:

► В 1,5 раза увеличен ресурс эксплуатации (малолистовая рессора выдерживает 201 000 циклов нагружений, 5-листовая – 121 000 циклов);

► Снижена металлоемкость рессор, передняя облегчена на 7 кг, задняя – на 8 кг (в итоге – масса автомобилей «ГАЗель» и «Соболь» снижена в среднем на 30 кг и 16 кг соответственно);

► Улучшена маневренность автомобиля в потоке и устойчивость при вхождении в поворот за счет уменьшения межлистового трения.



КОМПЛЕКТЫ ДЛЯ РЕМОНТА РЕССОР

Как правило, при ремонте рессорного узла проводится замена рессоры целиком либо меняются некоторые листы, но в обоих случаях обязательно производится замена крепежа рессор к подвеске. Выгодно и удобно это делать при помощи ремонтных комплектов (р/к) серии «Детали машин ГАЗ» с оптимально подобранным набором крепежных компонентов.

При замене отдельных листов в рессорах используются:

- в **передней** подвеске автомобилей «ГАЗель» - р/к **3302-2902406 «Стремянка в сборе»;**
- в **задней** подвеске автомобилей «ГАЗель» и «Соболь» и **передней** автомобиля «Валдай» - р/к **3221-2912406 «Стремянка в сборе»;**
- в **задней** подвеске полноприводных автомобилей «ГАЗель» и «Соболь» - р/к **3302-2912406 «Стремянка в сборе»;**
- в **задней** подвеске автомобилей «Волга» - р/к **3110-2912406 «Комплект крепления рессор»;**
- в **задней** подвеске автомобилей «ГАЗель» и «Соболь» и **передней** автомобиля «ГАЗель» - р/к **3302-2902464-50 «Ремонтный комплект серьги рессоры».**

Замена рессоры целиком потребует использования специальных ремонтных комплектов:

- **3302-2902650 «Комплект крепления рессор в передней подвеске автомобиля «ГАЗель»;**
- **3302-2912650 «Комплект крепления рессор в задней подвеске автомобилей «ГАЗель» и «Соболь».**

Применение в ремонте автомобилей ГАЗ комплектов серии «Детали машин ГАЗ» гарантирует надежную эксплуатацию и безопасное движение, позволяет продлить срок службы автомобиля и сохранить его рыночную стоимость, вместе с тем поможет максимально использовать технические возможности, заложенные в конструкции автомобиля.

Комплекты для ремонта реализуются в фирменной упаковке через сеть официальных торговых представителей ОАО «ГАЗ».



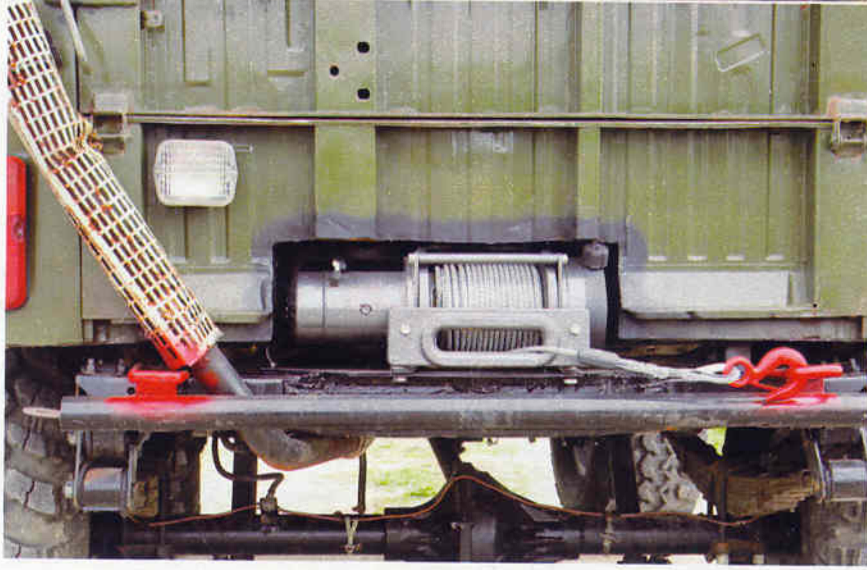
УАЗ И «ЛАДОГА»

Владимир Арбузов, Дмитрий Мешков. Фото: Владимир Арбузов, Александр Кульнев, Валерий Новиков



ТРОФИ-РЕЙДЫ – САМЫЕ ТЯЖЕЛЫЕ И ОЧЕНЬ ЧЕСТНЫЕ ГОНКИ. УСПЕХ В НИХ ЗАВИСИТ ОТ ПОДГОТОВКИ АВТОМОБИЛЯ, ОПЫТА ШТУРМАНА, МАСТЕРСТВА ВОДИТЕЛЯ И, КОНЕЧНО ЖЕ, СИЛЫ ДУХА И СПЛОЧЕННОСТИ ЭКИПАЖА. УДАЧА ТОЖЕ ВАЖНА, НО ОНА – НАГРАДА СИЛЬНОМУ.





Лебедки спереди и сзади для улучшения геометрической проходимости максимально утоплены в пределы рамы.

Успех в трофи-рейдах во многом зависит от автомобиля. Хорошая машина здесь – условие просто необходимое. Однако та, что в предыдущей гонке казалась отличной, в следующей может не принести победы – соперники наверняка учтут свои промахи и ваши достижения и предпримут все возможное, чтобы довести свои автомобили.

В прошлом году мы только вкатывались в атмосферу трофи-рейдов, пробовали машину, нарабатывали опыт и с учетом его переделывали, как выяснилось, нашу очень сырую матчасть.

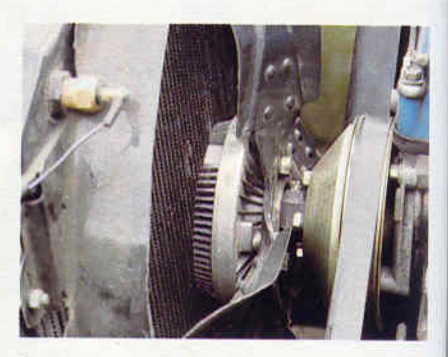
ДВИГАТЕЛЬ

Хороший мотор ЗМЗ-409, мощный, разгоняет УАЗ далеко за сотню, только в трофи эти достоинства вторичны. Здесь важны прежде всего тяговитость, неприхотливость, надежность. Мотор обязан работать и в грязи, и под водой, тянуть с самых малых оборотов и не перегреваться ни при каких обстоятельствах. А нежная электроника, как ее ни герметизируй, давала у нас сбои, два электровентилятора едва справлялись с охлаждением – работали почти беспрерывно.

Теперь на нашем УАЗе турбодизель ЗМЗ-514.10, 97 л. с. при 4000 об/мин и 22 кгс·м при 1800 об/мин. Пусть в скорости машина и потеряла, зато других боевых качеств прибавила – мотор более тяговит, работает полностью погруженным в воду, совершенно не склонен к перегреву, вентилятор радиатора с приводом через вискомуфту. Для тяжелого бездорожья – то, что нужно!

ТРАНСМИССИЯ И ПОДВЕСКА

«Военные» мосты с колесными редукторами хоть и надежнее и дорожный просвет у них больше, но заменили на «колхозные». Клиренс спортивных машин группы «Спорт-2» категории ТР-2 ограничен правилами, и приходится выбирать: либо «военные» мосты с 33-дюймовыми шинами, либо «колхозные», но с шинами «на 36». Шины все же важнее. Во-первых, их радиус качения существенно больше, а во-вторых, они шире и при снижении давления пятно контакта намного увеличивается – по тем болотам, где раньше «ездили» только на лебедке, теперь машина идет самостоятельно и без видимых усилий.



Вентилятор системы охлаждения с приводом от вискомуфты в тренировочных заездах показал себя с наилучшей стороны – не было и намека на перегрев.



Дизельный ЗМЗ-409 хоть и уступает предыдущему бензиновому ЗМЗ-406 в мощности, но для трофи-рейдов приспособлен гораздо лучше.



Шины диаметром 36 дюймов, «колхозные» мосты без колесных редукторов, дисковые грязеустойчивые тормоза на всех колесах, короткие рессоры и поднятая рама – основные способы повышения проходимости.

Есть мнение, что барабанные тормоза лучше работают в грязи, поскольку надежнее защищены, чем дисковые. Так считают, видимо, те, кто ни разу с этим не сталкивался. В барабаны набивается столько грязи, что после первого же серьезного погружения о тормозах надолго можно забыть. Совет просушить их несколькими энергичными торможениями в трофи просто смешон – очистить механизм можно только после полной разборки. Нам же важна грязеустойчивость, поэтому взамен барабанных тормозов мы установили дисковые.

Вместо штатных малолистовых рессор поставили короткие, добавив к ним по одному листу и опустив кронштейны на 80 мм. Такая конструкция лучше выдерживает прыжки и ухабы и позволяет без труда переехать, например, полуметровое бревно.



Там, где раньше «ездили» только на лебедке, теперь машина идет самостоятельно.

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Только переехать бревно – невелика заслуга. Самое сложное – выбраться из болотной жижи, когда в ней уже и капот скрылся. Здесь тратится большая часть времени, а значит, закладывается победа. Или поражение. Главное в таком «бездорожье» – лебедка. У кого она надежнее и эффективнее – тот и на коне! Самая хорошая от грузовика ГАЗ-66 – пятьдесят метров троса, механический привод от двигателя. Только для УАЗа она слишком тяжелая, громоздкая, и привод от мотора приходится самим делать. Альтернатива – электрическая лебедка. Но проверенная, надежная, быстрая и мощная. На этот сезон мы поставили новые лебедки «Спрут 9000» Ульяновского авторемонтного завода. Выбор определил и небольшой вес – 33 кг, высокое усилие на крюке – 4000 кг и скорость намотки троса 2,5 м/мин. Кроме того, у новой лебедки увеличен барабан – трос, даже если собирается в «бороду», его не разрывает. А еще – фрикционный тормоз: опция, очень полезная при штурме крутых подъемов.

Среди дополнительного снаряжения – набор тросов-удлинителей, корозащитная стро-



«Ладога» начинается с подиума.

па, рывковый канат, траки (у нас их три пары – английские стеклопластиковые, немецкие алюминиевые и обычные деревянные бруски), домкрат – полутораметровый «хайджек», ручная лебедка, три полиспаста и шаклы (скобы для крепления тросов).

Для дальней связи коротковолновая радиостанция диапазона СВ (Civil Band), для ближней (пилот-штурман) – две портативные рации с гарнитурами. Навигация обеспечивается стационарным комплектом (защищенный ноутбук ITRONIX X-C6250 + внешний GPS-приемник) и ручным прибором Garmin Etrex Legend для ближней разведки.

В кузове также нашлось место для бензопилы, пары лопат, топора и пластиковой водонепроницаемой бочки, где хранится еда, НЗ и сухая одежда.

ЭКИПАЖ-204. ГЛАЗАМИ ШТУРМАНА

«Ладога-Трофи–2006» – самая массовая и престижная гонка года в наших «рейдах». Начинается с подиума – только перед самым въездом на него экипажу выдают легенду. Преодолев город с его пробками, на спецучасток прибываем за 30 секунд до назначенного нам времени. Стартуем и спешно спускаем колеса – по болоту, которое виднеется за стройными сосенками, иначе не пройти.

Первый блин вышел комом: несмотря на большие колеса, сразу же сели на мосты – тяжеловат УАЗ! Переправляемся через первое болото на лебедке – первая точка СУ взята! На втором болоте меняем тактику – в ход идут траки. Движемся медленно, хотя и быстрее, чем просто на лебедке. Кстати, лучше других себя показали стеклопластиковые – шины сразу же цепляются за края траков, подминая их под себя, а вот по алюминиевым (несмотря на перфорацию) и по доскам скользят.

Надо идти быстрее! Пробуем двигаться своим ходом, зацепившись на всякий случай лебедкой через множество удлинителей за дерево на другом краю болота. Идем очень осторожно, не допуская пробуксовки – достаточно небольшой кочки, чтобы колесо сорвало верхний слой мха и погрузилось в болотную жижу, и тогда снова траки, снова лебедка и – потерянное время.

Далее – сухая дорожка и... заполненная грязью яма, в которой уже сидит чья-то машина. Объезд – либо по свежепроторенной в лесу извилистой колее, либо по залитому водой болотистому лугу. Проверив луг, идем по нему, обгоняя доверившийся колее УАЗ. Далее – лес, небольшой брод и очередная пробка – одна машина увязла, вторая тянет кого-то из леса на лебедке. Пробежавшись по возможному пути объезда, возвращаюсь к машине, и мы идем на обгон по заболоченному лесу.

Плутаем между деревьев, попадаем в коварную лесную канаву (при двухметровой ширине она почти такой же глубины), где принимаю первую штурманскую ванну, и оказываемся на дороге, чтобы через 200 м упереться в колонну из восьми машин. Впереди глубокие грязевые лужи, в которых натужно гудят лебедками соперники.

Пока ждем своей очереди, исследую маршрут – вязкая грязь по пояс, а местами по грудь сулит медленное движение на лебедке. Ныряем в лужу, поначалу все идет хорошо, некоторое беспокойство вызывает лишь ставший белесым выхлоп. Уже на выезде из лужи двигатель испускает белое облако дыма и глохнет. Завести его не удается. Выбравшись на лебедке чуть повыше, ищем причину. Масло чистое, воздушный фильтр сухой, топливо в форсунки идет, выхлопной тракт свободен, но... не заводится.

И как на зло «кончилась» рация. Петр, наш пилот, остается с УАЗом и пытается оживить мотор, а я отправляюсь с машиной других участников на финиш спецучастка, чтобы связаться с командой и решить, как действовать дальше. Путь занял шесть часов.

Утро второго дня «Ладоги». Выдвигаемся напрямик через лес на точку, где накануне оставил машину. Дорога нелегка – свирепствуют «бобры» – лесные завалы и запруды. Они намного удлиняют путь по непролазному лесу. Идем по GPS. Когда до точки остается метров двести, слышится звук прогазовки двигателя – похоже, нас ждет сюрприз. Так и есть – Петру удалось оживить автомобиль!

Причина отказа мотора – в разгерметизации турбины. Ее Петр снял, а отверстия в выпускном тракте закрыл заглушками из консервной банки. Восстановили радиосвязь и навигацию, но пропала зарядка аккумуляторов! Тем не менее продолжаем гонку своим ходом. Наконец, объехав по лесу яму, в которой три часа щебетали идущие в рейде итальянцы, врываемся в цветущие одуванчиками поля и понимаем: первый спецучасток пройден!



Спецучасток «Два водопада» – самый красивый на этой «Ладоге».



Крыша – единственное сухое место для ремонта.

Итог: СУ уровня сложности «4» с контрольным временем (КВ) 02:30 был преодолен за 42 часа. Из 23 машин ТР-2 в КВ уложились лишь пять первых. А в шедшем после ТР-2 рейде в КВ не уложился никто! Просидев на СУ-1 два дня, оставшуюся часть соревнования продолжаем вне зачета.

Песчаные гонки «Пляж» – змейка с периодическими заездами в воду и «Дюны» – тоже змейка, но по склонам естественного карьера – показались легкой забавой. Финишировали пусть и не с выдающимся временем, но в отведенное уложились с приличным запасом.

На следующий день с новыми силами стартуем на СУ «По кривому асфальту». После глубокой колеи с бревнами открывается уже почти превратившееся в болото озеро с остатками гати. Посредине – глубокая (вброд не перейти) протока. Несмотря на пыл спортивной борьбы, среди участников незыблемо прави-

ло взаимовыручки – на другой берег протоки переправляется литовская «Тойота», бросившая «конец» уже перебравшемуся туда УАЗу. Так же и мы, зацепив трос лебедки за «Тойоту», преодолеваем протоку и в свою очередь служим «якорем» следующему за нами.

Дальнейший маршрут – по заброшенным каменистым лесовозным дорогам с ровными участками, где на поверхность выходят огромные гранитные массивы (их вполне можно принять за кривой асфальт), а в конце – широкая быстрая река. Наскоро замерив глубину, ныряем в стремительный поток. Примерно на середине капот внезапно уходит под воду, передние колеса теряют контакт с дном, и нас тащит вниз по течению – приходится несколько приоткрыть дверь и пустить в салон воду. Чуть утонув, машина встает колесами на дно и благополучно добирается до берега. Еще немного лесовозных дорог, и мы на финише с хорошим запасом по КВ.



С хорошей лебедкой непроходимых дорог нет.

Спецучасток следующего дня «Два водопада» – самый красивый СУ этой «Ладоги». Пройдя по вязкой жирной грязи между вековых елей, с лебедкой взбираемся на крутой склон холма, который приносит очередное испытание – лопнул шланг ГУРа.

Последовавший спуск пощекотал нервы – задние колеса оторвались от скалы, но секунду спустя благодаря умелым действиям пилота опустились обратно.

...Это были настоящие водопады, особенно второй, 15-метровой высоты, с обязательным контрольным пунктом у подножия. Перед ним – горка, крутизна которой исключала движение своим ходом. К тому же на уклоне из сапуна клапанной крышки УАЗа начинало хлестать масло и работа двигателя становилась более жесткой. Пришлось эту горку брать задом наперед, с помощью задней лебедки.

За 100 метров до финишной черты, когда оставались считанные минуты до конца КВ, подстерегала еще одна неожиданность. Двигатель заревел, извергая клубы черного дыма, и перестал реагировать на газ – сдавленные разрежением воздуховоды придавили трос, мотор стал задыхаться, но остановиться не смог. Кое-как добрались до финиша, последним средством была лебедка, но ею, к счастью, воспользоваться не пришлось.

СУ «Два водопада» стал последним для нас на этой «Ладоге», поскольку после выхода на следующий спецучасток неполадки с УАЗом прекратили наше дальнейшее участие в соревновании.

Несмотря на то что нам не удалось удержаться в зачете, это интереснейшее приключение оставило самые лучшие воспоминания и дало огромный опыт подготовки автомобиля к экстремальным трофи-рейдам. □



«Боевые» машины на соревнования везут на автовозах.

А4 – НА НОВЕНЬКОГО

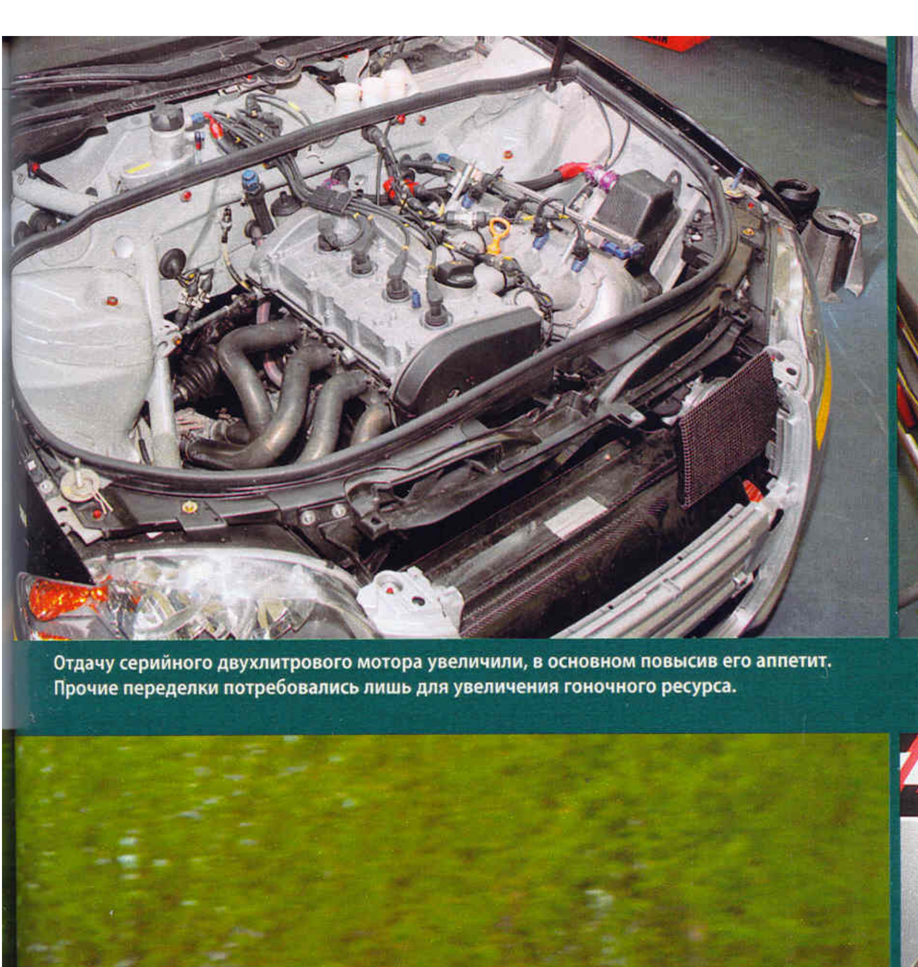
Евгений Борисенков. Фото: Георгий Садков, Юрий Тюрин

Кольцевой чемпионат страны в классе «Туринг» разнообразием марок не блещет – БМВ да купе ВАЗ-21106 с «опелевской» начинкой. Но в этом году полку прибыло – на трассу выехал «Ауди-А4» соответствующей кондиции. Снаружи многого не увидишь: за интересующей нас информацией обратились к владельцам новинки – команде «Спорт Гараж».

Прежде, хоть и недолго, дебютант нашего кольца выступал на трассах Финляндии. А так как требования там (читай – мировые) от российских несколько отличаются, кое-что пришлось сразу переделывать. Главным образом все вертелось вокруг колес – их «семнадцатые» (в наш регламент они никак не укладываются) заменили на «пятнадцатые», а уж к ним приложили более скромные по диаметру тормоза и зауженный боковой обвес. Впрочем, даже в таком, несколько усеченном виде автомобиль далеко ушел от серийного предшественника.

По правилам, кузов исходного, базового автомобиля «пилить» возбраняется. Разрешено лишь делать отверстия под магистрали да видоизменять колесные ниши. Зато приваривать можно сколько угодно! Главное, есть к чему – дополнительный силовой контур привязывают к обязательному каркасу безопасности. Получается два в одном – клетка, защищающая пилота, теперь составная часть мощной пространственной структуры, которая придает кузову необходимую в спортивных баталиях жесткость. Вместе с прочностью остов здорово прибавляет и в весе, а лишние килограммы гоночной машине ни к чему – могут обернуться лишними же секундами. В жертву приносят оборудование салона, удаляя из него кресла, диваны, обивку и даже нижнюю часть панели приборов вместе с климатической ус-





Отдачу серийного двухлитрового мотора увеличили, в основном повысив его аппетит. Прочие переделки потребовались лишь для увеличения гоночного ресурса.



Сжатый воздух для встроенных пневмодомкратов берут извне, через разъем в заднем бампере.





В спорте собственные воздуховоды нужны даже тормозам.

Крыло, в зависимости от настройки, способно не только поднять аппарат в воздух, но и прижать его к земле.

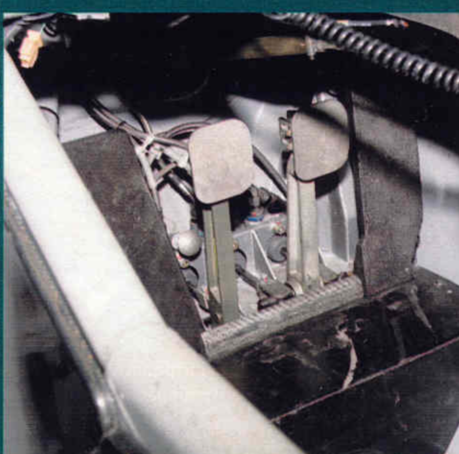


тановкой. Теперь за погоду в кокпите «турингового» «Ауди» отвечает один-единственный вентилятор – благо у ветрового стекла собственный встроенный электрообогрев.

Сменилась и внутренняя компоновка – для правильной развесовки сиденье пилота сместили назад и вправо – ближе к центру масс машины. Соответственно переместились блок педалей, руль и щиток приборов. Последний хоть и многофункционален, но по ходу



Чтобы попасть в кокпит, пилот должен обладать гибкостью гимнаста.



Если пилот не идет к педалям… их можно переместить в любое удобное место.

Плавающие тормозные диски, наверняка, вскоре пропишутся и на серийных автомобилях.

Единственное украшение панели – петля для отпирания двери.

гонки работает лишь в качестве тахометра. Вся остальная справочная информация требуется в тренировочных заездах. Столь же пассивно функционирует так называемая телеметрия – записанные параметры позволяют определить поведение пилота и машины в любой точке трассы, но только после финиша. Из чисто гоночного оборудования есть еще автоматическая система пожаротушения с емкостью из карбона да специальная кнопка на руле, ограничивающая скорость на пит-лайне.

Подвеска машины скроена по традиционным кольцевым канонам – жесткие сферические шарниры вместо податливых сайлентблоков, внушительных размеров стабилизаторы со сменными «перьями» на концах и настраиваемые по всем мыслимым параметрам амортизаторные стойки. Посчитать полное количество комбинаций мы, как ни старались, не сумели – по приблизительным прикидкам не одна сотня!

Столь же непростыми оказались и тормоза. Передние вентилируемые диски, к примеру, здесь из двух хоть и взаимосвязанных, но самостоятельных деталей – рабочей части и ступицы. Соединение – плавающее, что позволяет узлу самоустанавливаться без биения. И это еще не все. Плавающий диск передает ступице куда меньше тепла (температуры тут нешуточные – 550–600°С в рабочем режиме), защищая от перегрева подшипники привода, тормозную жидкость и т. д. Задние механизмы, наоборот, еле греются, и систем вентиляции у них нет. Мало того, задние колеса с той же целью сделаны глухими, на их «лице» сохранен лишь общий с остальными рисунок. Разумеется, путать с передними никак нельзя – каждое хорошо только на своем месте. Забот у механиков хватает – на уикенд гоночной машине полагается от шестнадцати до двадцати колес!

Все это хозяйство возит двухлитровый двадцатиклапанный четырехцилиндровый рядный двигатель мощностью около 280 л. с. Форсирован он не сильно, в основном за счет повышения аппетита. Технически это вылилось в изменение программы управления, установку форсунок высокой производительности, повышение давления топлива и замену выпуска на «свободный» (в «финской» версии установлен катализатор, от которого у нас отказались). В итоге машина потребляет в среднем 28,5 литра высокооктанового (около 100 единиц) топлива на 100 км трассы. Впуск переделали из иных соображений. Дабы уравнять шансы различных производителей, в регламенте прописан единый принцип – небольшой фильтр плюс ресивер. Этому документу, как известно, необходимо соответствовать. Все остальные доработки связаны с надежностью и безопасностью. В частности, в системе питания появился резиновый губчатый топливный бак с основным и подкачивающим насосами, а в системе смазки – радиатор и противоотливные шторки в картере. Штатный коленвал уступил место стальному, литые поршни – облегченным кованым. Такое умеренное вмешательство позволило сохранить пристойный (по автоспортивным понятиям) ресурс – сезон до капитальной ревизии.

Коротко о шестиступенчатой секвентальной коробке передач, изготовленной спортивным подразделением «Ауди». В ней нет ни одной серийной детали и при этом свой масляный радиатор и собственный датчик температуры. Главная передача всего одна, зато многочисленные ряды шестерен, определяющие передаточные числа, можно варьировать в нужном соотношении без демонтажа коробки. Предусмотрена и система «пауэр шифт», на мгновение блокирующая зажигание для снижения нагрузки на кулачки во время переключения. Единственный, пожалуй, «недостаток» КП – ее «секвентальность», за которую по регламенту полагается весовой гандикап (проще говоря, балласт) в 30 кг.

Впрочем, это как посмотреть – уже во второй гонке сезона автомобиль привез второй результат. Кто следующий на новенького? □

Редакция благодарит команду «СПОРТ ГАРАЖ» за помощь в подготовке материала.



ПОД 200 И ЗА 200

Вадим Никишев. Фото: Георгий Садков

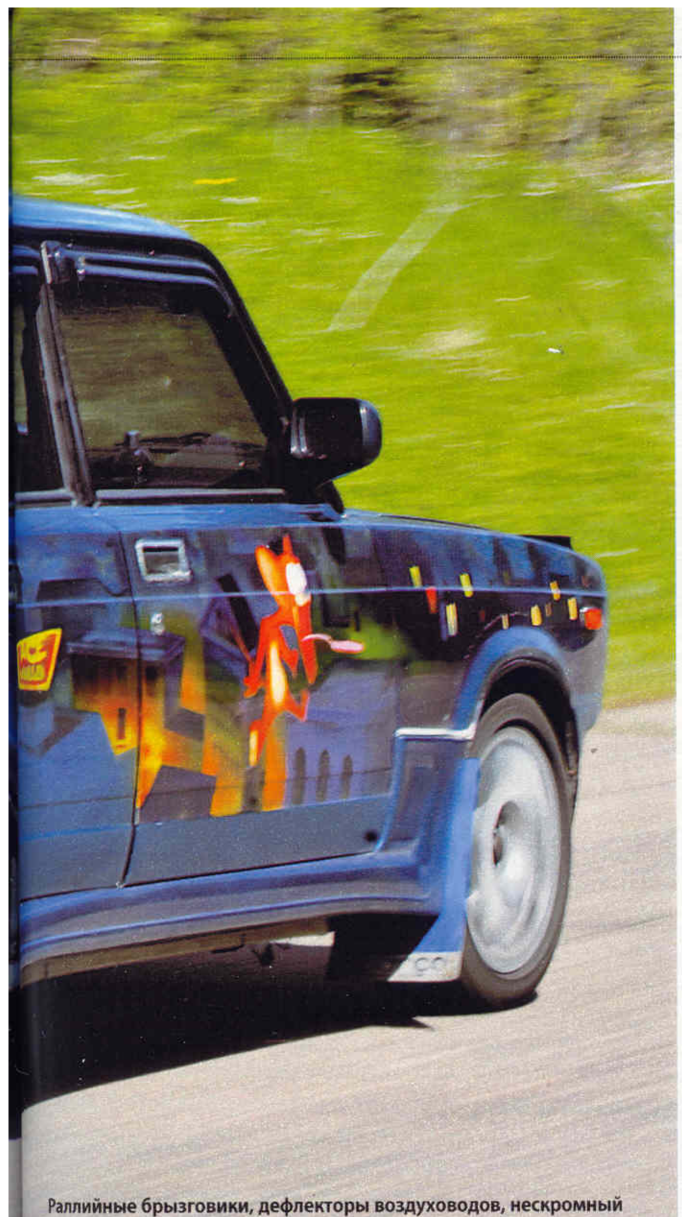
«Нет уж, стар я для подобных экспериментов: у меня жена, дети…» – шутку коллеги, высаживающегося из автомобиля с измерительной аппаратурой, легко принять всерьез. Да и какие тут шутки, если вазовская «семерка» только что разогналась на динамометрической дороге автополигона до 197,2 км/ч!

А началось все с того, что наши давние знакомые из ателье KarTuning пообещали предоставить на тест отечественные машины, которые могут за час преодолеть 200 километров.

УДИВЛЯТЬ…

От классической модели с аэродинамикой кирпича и впрямь трудно ожидать подобных показателей, поэтому мчащаяся на полном газу «семерка» ощущения вызывает, мягко говоря, неоднозначные. Тут впору вспомнить незабвенного «Карла» из «Трех товарищей» Ремарка. Гоночный автомобиль с допотопным кузовом в романе играл воспитательную роль: он ставил на место зарвавшихся владельцев дорогих «бьюиков» и «мерседесов», которые во что бы то ни стало стремились его обогнать. Не тут-то было! Компрессорный «Карл» выдавал на-гора без малого 200 км/ч – прямо как наша «семерка». Правда, между придуманным и реальным автомобилями есть существенное отличие – первый был нарочито старомоден, а вот владелец тюнингового ВАЗ-2107 «оторвался» по полной программе. По всему кузову тянутся волны аэрографии с подробностями бурной жизни персонажей мультсериала «Том и Джерри», на капоте установлена декоративная накладка, а радиаторную решетку венчает… подкова. Дополняет все это благолепие отсутствие бамперов и раллийные брызговики – кстати, вполне возможно, что именно дополнительные наружные элементы помешали «семерке» разменять вторую сотню.

На смену заводскому мотору объемом 1,6 л давно пришел доработанный, с блоком цилиндров от ВАЗ-21213, коленчатым валом с увеличенным до 88 мм радиусом кривошипа и основательно мо-



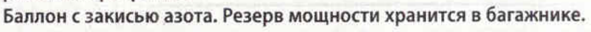
Раллийные брызговики, дефлекторы воздуховодов, нескромный глушитель – скорее эпатаж, нежели необходимость.



Интерьер владелец доводил в соответствии со своим вкусом.



Сколько всего уместилось под «классическим» капотом… Но главное – работает прекрасно!



Баллон с закисью азота. Резерв мощности хранится в багажнике.



дернизированной головкой цилиндров.

Кованые поршни диаметром 82,4 мм с выборкой под клапаны установили с расчетом на впрыск закиси азота. Из этих же соображений оставили шатуны ВАЗ-2106 – они лучше справляются с нагрузками. За полноценное наполнение цилиндров отвечает распредвал с подъемом клапанов 11,5 мм. Генератор приводится поликлиновым ремнем от «Вольво» – родной просто не выдержал бы максимальных 8500 об/мин, до которых теперь крутится мотор. Ресивер и дроссельная заслонка оригинальные, форсунки повышенной производительности позаимст-



Не заметить на дороге такую «семерку» можно, только когда она промчится мимо на максимальной скорости.



Внешность обманчива: неприметная «девятка» ездит быстрее многих иномарок.

вовали у «Волги». Выпуск прямоточный, без резонатора, диаметром 57 мм. Под руководством перепрошитого контроллера «Январь 5.1» весь этот оркестр играет весьма слаженно – по расчетам специалистов, даже без NOS мощность двигателя достигает 150 л. с.

Правда, на испытаниях не обошлось без неприятностей. Пятиступенчатая коробка передач с измененным рядом (так называемым 1Р, спроектированным под совместную работу с вазовским «ротором») явно не выдерживает нагрузок. Быстро переходить со второй на третью сумел только водитель, хорошо знакомый с автомобилем. Столь серьезному мотору скорее подошла бы кулачковая коробка передач.

Подвеску тоже перетряхнули, но незначительно. Спереди и сзади установили пружины Kilen, амортизаторы «Мастер-спорт» и жесткий стабилизатор поперечной устойчивости. Существенно улучшить управляемость это не помогло, но для стартов по прямой автомобиль вполне готов. А вовремя остановить его помогает измененная тормозная система: вакуумный усилитель и главный цилиндр от «восьмерки» вкупе с передними дисками Pro-Sport и суппортами от ВАЗ-2112 пришлись к месту.

Любопытный автомобиль! Для того чтобы удивлять соседей по потоку и соперников на дрег-рейсинге, такой «семерки» вполне достаточно. Когда цель именно в этом, не жалко отдать за тюнинг «классики» сумму, вдвое превышающую стоимость самой машины.

...И ПОБЕЖДАТЬ

После вызывающе броского ВАЗ-2107 серебристая «девятка» кажется по-спартански сдержанной. Ни тебе аэрографии, ни огромных колес – лишь пластиковые передние крылья намекают на то, что создатели боролись с массой автомобиля. Наверное, неспроста.

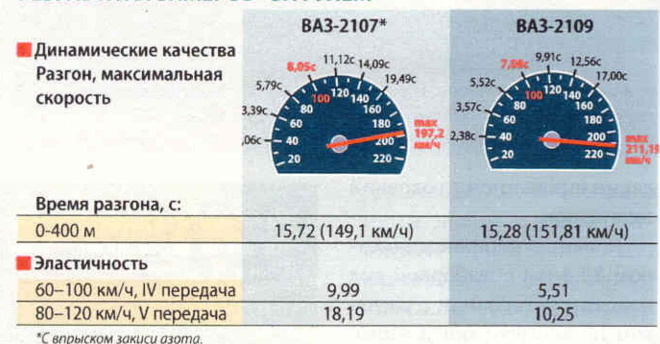
И верно: по своим характеристикам это «зубило», также подготовленное специалистами фирмы KarTuning, еще шустрее «классики»! Автомобиль изначально готовился для гонок на дистанцию в четверть мили. Причем владелец сразу обозначил условие – машина должна ехать быстрее его БМВ-325!

Теперь немного технических подробностей. При диаметре поршней 82,4 мм и ходе 78 мм объем вырос до 1,66 л. В головке изменились диаметр и форма каналов, 16 клапанов с титановыми тарелками перемещаются в доработанных втулках, а пружины Schrick неплохо ужились с гидрокомпенсаторами. Подъем кулачков распределительных валов – 10,05 мм.

В системе питания дроссель поменяли на увеличенный до 63 мм, установили регулятор давления «спорт» и форсунки Bosch – также от «Волги». Давление в рампе подняли до 3,8 бар. Ресивер поставили популярный среди тюнеров, так называемый «короткий» от известного тольяттинского мастера Брагина. Настроенный выпуск – «паук» – совместили с прямоточным глушителем, который тем не менее имеет резонатор. Ведь автомобиль, несмотря на выраженную спортивную ориентацию, добирается до места соревнований своим ходом. Этому не мешают даже керамическое сцепление и винтовая блокировка дифференциала, который установлен в коробке передач с «седьмым» рядом и короткой главной парой.


Под капотом – форсированный мотор. При активизации NOS на гонках одну фару снимают для притока воздуха.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»



	ВАЗ-2107*	ВАЗ-2109
Динамические качества Разгон, максимальная скорость		
Время разгона, с:		
0-400 м	15,72 (149,1 км/ч)	15,28 (151,81 км/ч)
Эластичность		
60–100 км/ч, IV передача	9,99	5,51
80–120 км/ч, V передача	18,19	10,25

С впрыском закиси азота.

Что еще? Ах, да: мотор обрел фильтр пониженного сопротивления JR, датчик атмосферного давления вместо датчика массового расхода воздуха, перепрограммированный контроллер, а также радиатор увеличенной площади.

Все это и позволило добиться столь впечатляющих результатов. Пропуск в «клуб 200», куда путь стандартным российским автомобилям заказан, «девятка» получила без очереди. □



СПОРТКЛУБ ДЛЯ КАРЛССОНА

Участие в гонках – дело хлопотное, но потом наработки могут найти применение в тюнинговых пакетах. К примеру, немецкое ателье Carlsson обкатывает инжиниринговые решения в малоизвестном кубке BF Goodrich. Носителем агрегатов выступает «Мерседес-SLK350». В сравнении со стандартным его мотор мощнее на 23 л.с. и в итоге выдает 295 л.с. и 385 Н·м крутящего момента. Прибавка достигнута благодаря воздушным фильтрам пониженного сопротивления, настроенному выпуску и новому контроллеру управления двигателем. Теперь автомобиль, получивший обозначение СК 35, разгоняется до сотни за 5,68 с, выигрывая у серийной машины более четырех десятых секунды. С отказом от ограничителя максимальная скорость выросла с 250 до 270 км/ч – вполне достойно. В экстерьере же изюминкой стали 16-спицевые колесные диски – не только красивые, но и легкие, отлично сбалансированные, прочные.



СТИЛЬНАЯ СТРИЖКА

«Сузуки-Свифт» (в переводе с английского – «стриж») – стильный автомобиль, многим напоминающий легендарный «Мини-Купер». Теперь и его можно подвергнуть тюнингу. Аэродинамический комплект от Cobra Technology & Lifestyle подчеркивает индивидуальность «Свифта» и делает его еще более динамичным.

Граненые поверхности переднего и заднего бамперов, равно как и сетка переднего воздухозаборника, привносят в облик автомобиля дополнительные черты. Сзади на крыше установлен спойлер. Логичным образом завершают изменения в экстерьере новые накладки на зеркала и пороги. Все аксессуары не только хорошо выглядят, но и весьма долговечны.

Для предотвращения издержек неудачной парковки на бамперы рекомендуется поставить накладки из нержавеющей стали. Они неплохо сочетаются с хромированной передней решеткой и такой же полосой на задней двери. Кстати, накладные самоклеящиеся элементы доступны и для 3-, и для 5-дверной модификаций. Выбор колес удовлетворит любого эстета, но, пожалуй, самый интересный вариант – диски Cobra Grenada с покрышками 215/35R17.





ЭПОХА ВОЗРОЖДЕНИЙ

В этом году компания Soundstream наделала немало шума, возродив свои удачные продукты из прошлого. Еще один яркий пример тому – динамики серии Reference, позиционированные как высококлассные акустические системы.

Модель RF-60C – 6,5-дюймовая двухполосная компонентная акустическая система. Мощная 3-дюймовая магнитная катушка мидбаса, литая алюминиевая корзина, диффузор из пропитанной прессованной бумаги, твитер с шелковым 25-мм куполом и феррожидкостным охлаждением катушки – все это предопределяет серьезное звучание. Не обделен вниманием и кроссовер, начиная от компонентов и заканчивая самой конструкцией с четырехпозиционным аттенюатором, что позволяет добиться наиболее сбалансированного и тембрально верного звучания. Акустическая система Soundstream RF-60C обладает чувствительностью 90 дБ и частотной характеристикой от 50 Гц до 20 кГц. Ориентировочная цена – 7500 руб.

БРЕМЕНСКИЙ МУЗЫКАНТ

Так уж повелось, что со временем даже самая успешная модель теряет свой неповторимый образ и, что самое страшное для производителя, привлекательность. Инженеры компании Blaupunkt решили не дожидаться этого неприятного момента и представили на суд покупателей обновленный вариант небезызвестного головного устройства Bremen MP76.

Улучшения коснулись самых различных сторон. Добавлена новая отключаемая анимация, лицевая панель теперь черного цвета. Появился разъем для карт памяти SD/MMC. И самое интересное – у ресивера есть встроенный двухканальный кроссовер. Ориентировочная цена – 18 000 руб.





ВЫГЛЯДЕТЬ БЫСТРЫМ

«Рено-Клио» третьего поколения – симпатяга от рождения. Однако лучшее не всегда враг хорошего, что наглядно продемонстрировало ателье Giacuzzo Design. Специалисты не стали глубоко модернизировать содержание, зато основательно потрудились над внешностью французского хэтчбека. Оригинальные пороги и спойлеры придают «Клио» спортивный вид, тому же служит и более низкая посадка. Тыл прикрывает фирменная юбка, а на крыше установлен аккуратный спойлер. Патрубки глушителя диаметром 90 мм в данном случае лишь антураж, а вот хорошие шины еще никому не мешали: на хромированных либо серебристых дисках смонтированы покрышки размерностью 205/40R17. С таким джентльменским набором автомобиль, безусловно, привлечет внимание и в потоке, и на парковке.

«АУДИ» ДЛЯ ЭМИРАТОВ

У шейхов свои причуды. Они могут приобрести сверхдорогие автомобили со специфическими арабскими предпочтениями. Однако «Ауди-А8», доработанный известной фирмой JE Design для заказчика из ОАЭ, смотрится вполне по-европейски. Клиент обошелся без фирменных четырех колец на вороненой радиаторной решетке, но даже в тюнинговом обвесе флагман «Ауди» узнается без труда. Передок в стиле W12 снизу окаймляет оригинальный спойлер, огромные воздухозаборники которого служат для вентиляции подкапотного пространства. Сзади за аэродинамику отвечают спойлер на крышке багажника и новый бампер с диффузором. Из-под него выглядывают сдвоенные патрубки выпускной системы диаметром более 10 см – это что-нибудь да значит. Стандартная 4,2-литровая «восьмерка» с помощью нагнетателя и интеркулера форсирована до 500 л.с., а момент достигает 600 Н·м. С таким пламенным сердцем двухтонный седан разгоняется до сотни за 5,2 секунды и продолжает набор скорости до впечатляющих 302 км/ч! Удержать на дороге прибавивший прыти автомобиль помогают огромные колеса с шинами 285/30R21 и заниженная на 35 мм подвеска.





ПОДКЛЮЧИТЬСЯ К ИГРЕ

Денис Чиликин



Доверяйте установку квалифицированному персоналу и профессиональным сервисам!

Подобную фразу можно услышать везде: в автосалонах, установочных центрах, журналах и газетах. Что сказать – логично: ведь техника, да и сами машины с каждым годом становятся сложнее и сложнее. Теперь найти человека, который обслужит современный автомобиль «от и до», просто невозможно. А неквалифицированное вмешательство может дорого обойтись как в прямом, так и в переносном смысле. Так вот, установка усилителя – дело тоже не самое простое. Но ведь хочется же порой и самому повозиться – или просто разобраться, «как там все устроено»... А если засомневаетесь – езжайте к спецам.

ВСЕГДА И ВЕЗДЕ

Куда встраивают усилитель? В багажник, под сиденье, под панель приборов и т. д. Список можно продолжать, но одно понятно – зачастую просто так к нему не подберешься. А значит, кнопок включения и выключения на нем нет и быть не может – все настройки производятся один раз, в процессе установки.

Очевидно, что при выключенном ресивере усилитель не нужен – поэтому подключают его таким образом, чтобы включение происходило синхронно. Для этого у любого современного ресивера есть так называемый провод управления (REMOTE). Как только вы включили аппарат, на провод подается «+12 В».

Три клеммы, отвечающие за питание: «+12 В» (может быть подписана «PWR», «+», «В+»,«+12» и т.п.), «ЗЕМЛЯ» («GROUND», «GND», «-» и т.п.) и контакт для управляющего провода («REMOTE», «REM», значок ключа и т.п.) – норма для автомобильного усилителя. Дело за малым – подключить к ним провода.

Что ж, «тянем» «плюсовой» непосредственно от аккумулятора. «Минусовой» или, как его еще называют, «землю» (хотя по науке это разные понятия) – от металлической части кузова автомобиля, а еще лучше от «минусовой» клеммы аккумулятора (дабы обезопасить себя от паразитных явлений). А управляющий провод ресивера подключаем к соответствующей клемме REMOTE.

Важный элемент проводки – дополнительный предохранитель (не тот, что на корпусе усилителя). Устанавливают его в разрыв «плюсового» провода – как можно ближе к аккумулятору, но ни в коем случае не у самого усилителя (типичная ошибка). Это все равно, что перекрывать кран в квартире, если воду прорвало в подъезде (в нашем случае прорыв трубы – не что иное, как замыкание «плюса» на «массу» – корпус автомобиля).

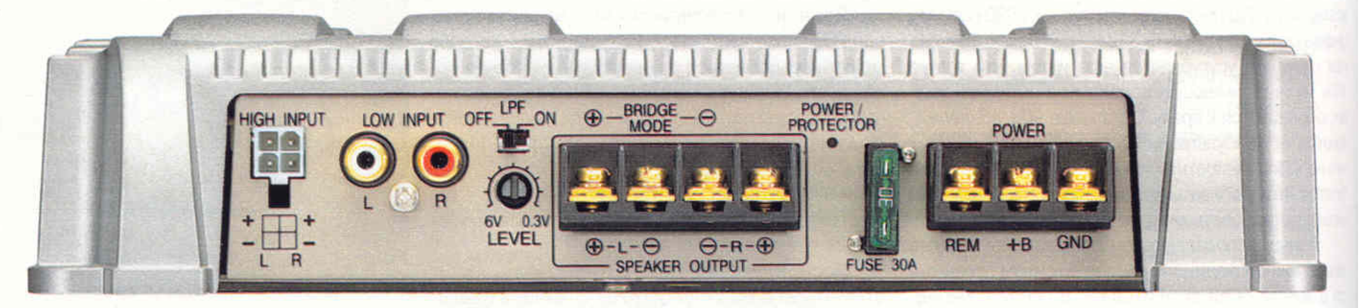
ВХОД И ВЫХОД

Питание подключено – самое время задуматься над тем, что мы будем «усиливать»? На любом усилителе найдутся так называемые линейные входы. Если усилитель двухканальный, это одна пара (левый и правый канал), четырехканальный – две пары и т.д. Одним словом, сколько каналов усиления, столько и входов (и выходов на акустику). Усиливаются все эти каналы независимо. Если на вход усилителя ничего не пришло, то и на выходе соответствующего канала будет тишина. Это означает, что, если у ресивера всего одна пара выходов, а усилитель четырехканальный, скорее всего придется «добывать» Y-образные разветвители, дабы из одной пары сделать две. Если же у ресивера две пары выходов, то такая проблема отпадает. Более того, можно будет пользоваться фейдером (баланс между передними и задними колонками). Но проводов придется тащить вдвое больше.

Поскольку уровень выходного сигнала у ресиверов может различаться, на усилителях предусмотрена ручка «GAIN» («LEVEL») – она предназначена как раз для согласования сигналов усилителя и ресивера. Работает эта ручка приблизительно так же, как регулятор громкости. Потому на практике оперируют не конкретными цифрами, а просто устанавливают «GAIN» в максимум, а потом понижают на слух до нужного уровня.

Что делать, если линейных выходов на ресивере нет? Ответ простой: брать сигнал прямо с выходов на колонки. Правда, для такой ситуации понадобится усилитель с входами высокого уровня. Ведь брать сигнал с колонок и заводить его на обыкновенный низкоуровневый вход (тюльпан) нельзя – только на специальные входы! И, кстати, самое интересное: есть усилители, которые сами включаются при «появлении» сигнала на подобном входе (без сигнала REMOTE).

Подключение акустики к выходам – дело достаточно простое. Соблюдаем полярность, не путаем каналы (левый с правым) и не забываем про сопротивление акустики. Правда, стоит уделить особое внимание сабвуферу. Его подключают мостом («BRIDGE MODE»): плюс – к одному каналу, минус – к другому. На усилителе такое подключение



Достаточно стандартный набор демонстрирует усилитель от JVC.
Слева направо: входы высокого уровня (HIGH INPUT), привычные «тюльпаны» – входы низкого уровня (LOW INPUT). Далее – переключатель фильтра низких частот «включено/выключено» (LPF), под ним – ручка согласования уровня. Выходы – на две пары акустики (отображено мостовое подключение: «+» берут от левого канала, «-» – от правого). Справа – питание (управление (REM), «плюс» (+B), «земля» (GND).



Клеммы подобного вида считают одними из наиболее удачных. Если случится, что провод все же выпадет, вероятность замыкания на порядок ниже, чем у привычных клемм.



Для некоторых своих моделей PIONEER предлагает вот такой пульт управления. Установив его в салоне, можно дополнительно регулировать громкость басового канала.

всегда обозначено. Смысл – увеличить мощность («снять» сигнал с двух каналов), которая так необходима для сабвуфера.

ФИЛЬТРУЕМ...

Фильтры – неотъемлемая часть современного усилителя. Чем их больше и чем обширнее их настройки, тем более универсальным становится усилитель и шире область его применения.

Фильтр низких частот (в литературе или на корпусе усилителя можно встретить также обозначения: «ФНЧ», «LOW PASS», «LP» и т.п.) «глушит» высокие частоты и после некоторой границы – частоты среза – оставляет только низкие. В первую очередь такой фильтр незаменим при подключении сабвуфера, дабы последний воспроизводил только бас. Если этого не сделать, то звук будет очень гулкий, а уж про стереоэффект и звуковую сцену можно будет забыть вовсе.

На самых простых моделях эта самая частота среза бывает фиксированной, а на моделях чуть серьезнее она варьируется (обычно в районе 40–400 Гц). Это, безусловно, плюс – акустика у всех разная, и оптимальная частота зависит от ситуации. На практике частоту среза устанавливают в пределах 50–80 Гц. Если сделать выше, то, как правило, сабвуфер уже выдает свое месторасположение (музыка будет более «смазанной»), а если ниже, то может получиться провал.

Фильтр высоких частот («ФВЧ», «HIGH PASS», «HP») имеет обратное свойство: убирает из сигнала низкие частоты. Его используют, чтобы не перегружать акустику низкими частотами (которые будет «играть» сабвуфер).

На усилителях можно встретить фильтры с весьма широкими диапазонами, например, от 40–6000 Гц. На первый взгляд, непонятно, зачем такие широкие пределы. Но в серьезных установках часто применяют подключение, называемое в обиходе «покаталка» или «полосовое включение», когда усиливают отдельно сигналы для высокочастотников, среднечастотников (если таковые есть) и мидбасов. Такой вариант может оказаться предпочтительнее штатного кроссовера.

Еще одна разновидность фильтра – фильтр сверхнизких частот (SUBSONIC). Используется в основном в мощных системах, дабы не перегружать саб неинформативными с точки зрения музыки частотами (20–30 Гц). Вероятность «спалить» сабвуфер уменьшается.

Часто для систем типа «два динамика плюс сабвуфер» берут четырехканальные усилители. Одну пару каналов подключают к фронтальной акустике (с ФВЧ), а вторую – на сабвуфер с мостовым включением (с ФНЧ).

Бывают ли еще какие-либо настройки на усилителях? Конечно. Только обычно это совсем другой уровень аппаратов, рассчитанный не на новичков. Но даже в самом простом случае с подключением усилителя спешить не стоит. Провода следует протягивать аккуратно, фиксируя их. А сам усилитель – надежно закреплять и не забывать про его вентиляцию (особенно при скрытой установке). И, конечно же, первым делом загляните в инструкцию... □

ПОДВЕСКА ЧЕМПИОНОВ – ОТВЕТ ПЛОХИМ ДОРОГАМ

Как известно, российские дороги выдвигают свои жесткие требования к прочности и надежности подвесок автомобиля. Грузовикам с их огромными колесами и мощными балками мостов живется легче, а вот легковушкам приходится несладко. Особенно тем, чьи пути проходят вдалеке от Москвы и областных центров.

Своими силами дорогу не построишь, тут государственный размах и средства нужно иметь. Остается только одно – следить за состоянием подвески ее рычагов, шаровых опор и, конечно, шарниров рулевого управления или попросту рулевых наконечников. **Чем чаще заглядываешь под машину, тем увереннее чувствуешь себя за рулем автомобиля.**

Среднестатистический пробег качественных шаровых опор и рулевых наконечников составляет 40 тысяч километров. Если взять себе за правило производить замену указанных деталей с данной периодичностью и брать детали известных проверенных производителей, то можно быть уверенным, что подвеска и рулевое вас никогда не подведут. Ну а как быть, если дороги настолько плохи, что вас не покидает сомнение о судьбе подвески?

Теперь у автомобилистов появился ответ на этот вопрос. Миасское объединение «Трек» освоило полномасштабное производство шаровых опор и рулевых наконечников «Чемпион» для автомобилей ВАЗ. Справедливости ради, следует заметить, что шаровые опоры «Чемпион» появились несколько лет назад, а вот рулевые – совсем недавно.

В чем особенности деталей, и откуда берутся чемпионские возможности?

Прежде всего, это прочный корпус из цельного металла. Применение «цельного» корпуса исключает возможность его деформации и появления усталостных трещин.

Сборка шарового шарнира осуществляется путем пластической деформации. В результате достигаются высокие значения усилия вырыва шарового пальца из корпуса, обеспечивается высокая безопасность при эксплуатации. Сравните показатели «Чемпиона» с требованиями стандарта для таких деталей и станет ясно, что "чемпионские" почти вдвое перекрывают стандартные параметры.

Фактически это означает, что трековские шаровые и рулевые безопасны и имеют солидный запас прочности. К тому же заложенная в шарниры специальная смазка гарантирует безупречную работу узла в течение всего срока службы. Покрытие корпуса обеспечивает его надежную защиту от коррозии в процессе эксплуатации. На конструкцию шарового шарнира и способ его сборки получен «Патент на изобретение».

Да и сам «чемпионский» палец не прост. Его сферическая поверхность и ее переход в цилиндрическую часть подвергаются пластическому поверхностному упрочнению, что повышает прочность шарового пальца, снижает шероховатость поверхности, работающей в зоне трения.

Чтобы исключить внешние факторы, влияющие на работоспособность шарнира, такие как вода, соль, абразивные частицы, узел надежно защищен полимерным защитным чехлом куполообразной формы с верхним уплотнительным полимерным кольцом, обеспечивающим дополнительную герметичность. Пружинное кольцо нижнего уплотнения чехла обеспечивает полную герметичность в соединении с корпусом шарнира, а полиуретановая втулка предотвращает сползание защитного чехла на галтель.

Особую роль играет материал самого защитного чехла, разработанный при участии ведущих западных химических лабораторий. Он имеет прочность в 4-5 раз выше, чем у резины, применяемой для изготовления защитных чехлов, он более стойкий к воздействиям низких температур, озонированного воздуха. При этом по эластичности он не уступает резине. На защитный чехол, применяемый для шаровых шарниров «Чемпион», получено «Свидетельство на полезную модель».

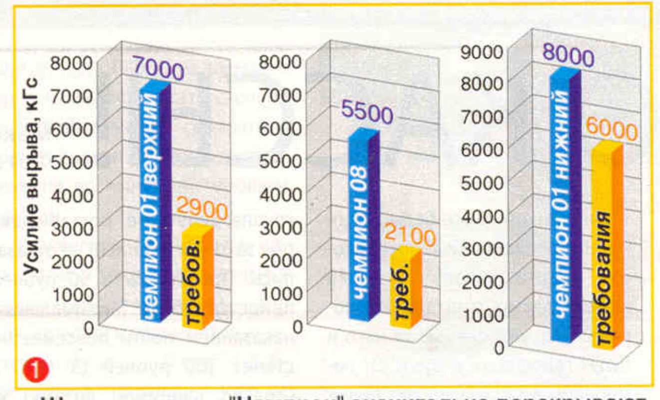
Шаровые опоры и рулевые наконечники «Чемпион» - это результат использования современных материалов, технологий и конструкторских решений. ПО «Трек» выпускает детали для всего семейства автомобилей ВАЗ, как заднеприводных, так и переднеприводных. Теперь владельцы и тех и других могут сделать подвеску «чемпионской».

Не исключаю, что заменить шаровые и рулевые на «чемпионы» захотят не только те, у кого дороги особенно плохи. Среди них, полагаю, будет немало владельцев «Нив» и просто тех, кто особенно ценит в машине такие качества как безопасность, надежность, улучшение эксплуатационных характеристик, снижение затрат на обслуживание и ремонт.

Первыми оценили достоинства подвески с шаровыми опорами и рулевыми наконечниками «Чемпион» автоспортсмены, те, кто борется за чемпионские звания за рулем отечественных раллийных машин. Именно на «чемпионах» многие из них остановили выбор, поскольку далеко не всякий шарнир может выдержать титанические нагрузки современных гонок. А трековские выдерживают.

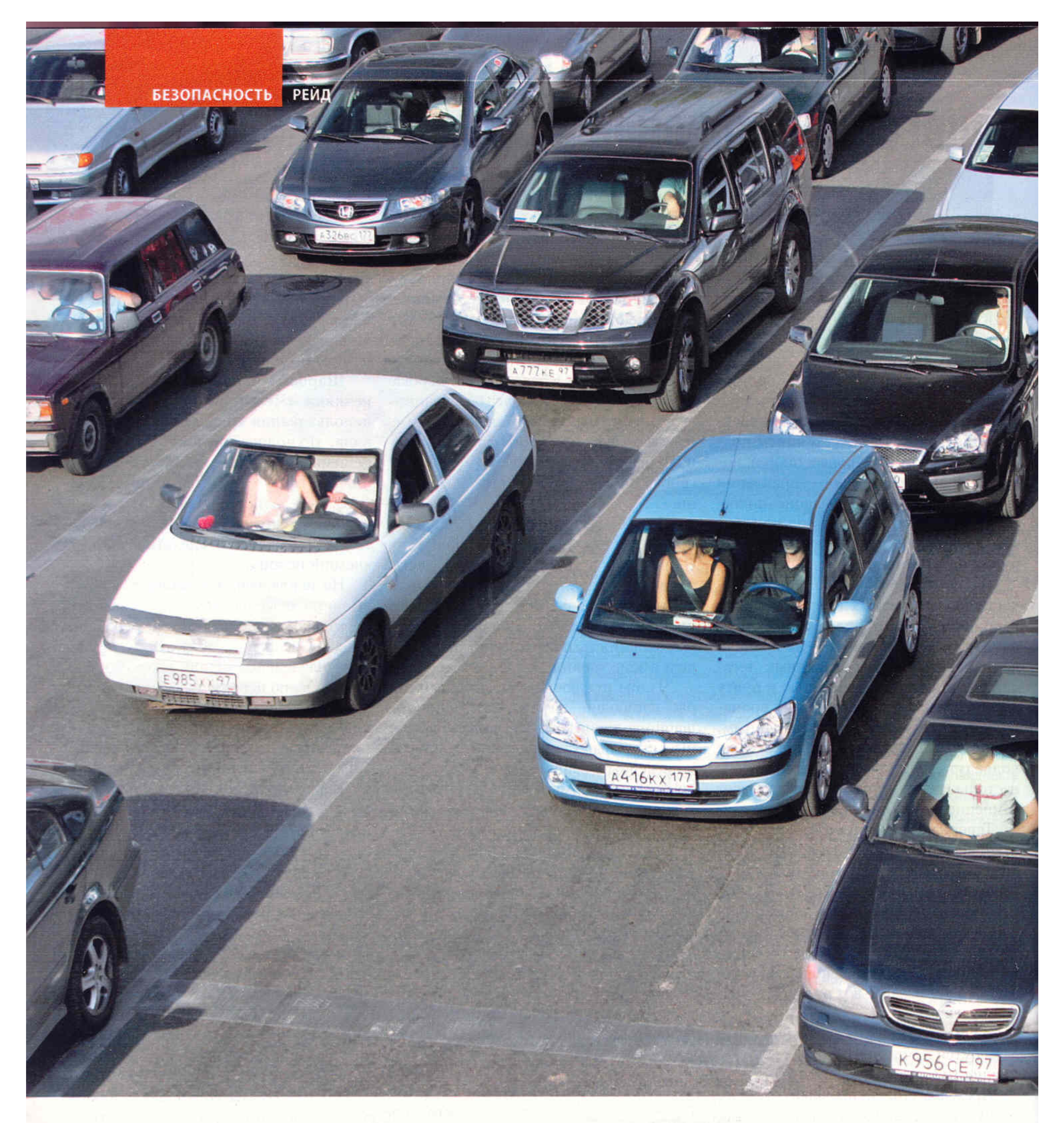
Только не подумайте, что с появлением высоконадежных опор и рулевых наконечников «Чемпион», проблема плохих дорог отпадет сама собой. Нет, дороги нужно реконструировать и строить. Езда по хорошей дороге доставляет ни с чем не сравнимое удовольствие. В недалеком будущем, верю, дороги станут лучше, и мы избавимся от извечной российской напасти.

А пока... пока заботу о безопасности автомобиля возьмут на себя «чемпионы» ПО «Трек».



Шаровые опоры "Чемпион" значительно перекрывают требования ГОСТа по усилию вырыва пальца из корпуса.

Виктор Казанцев, инженер



МИМО КАССЫ!

Максим Приходько.
Фото: Константин Якубов

Сколько раз за последние годы высокопоставленные сотрудники ГАИ говорили о том, что-де необходимо срочно пересмотреть систему штрафов в стране! Дескать, автомобилисты совсем распоясались, страх потеряли, оттого и все беды на дороге! Этим летом был опубликован новый, переработанный проект закона о штрафах. Скорее всего, уже осенью за него и будут голосовать в Думе. От намерения в несколько раз повысить штрафы авторы (МВД и группа депутатов, поставивших под законом подписи) не отказались. Про суммы в 50 рублей придется забыть. Минимальным наказанием почти повсеместно станет 300 рублей (3 МРОТ). Столько, например, возьмут за разговоры во время движения по телефону без технических устройств, освобождающих руки, а за непристегнутый ремень безопасности – и вовсе 500 рублей. Вот тогда нарушители попляшут! А если еще одновременно ввести и балльную систему для особо злостных!



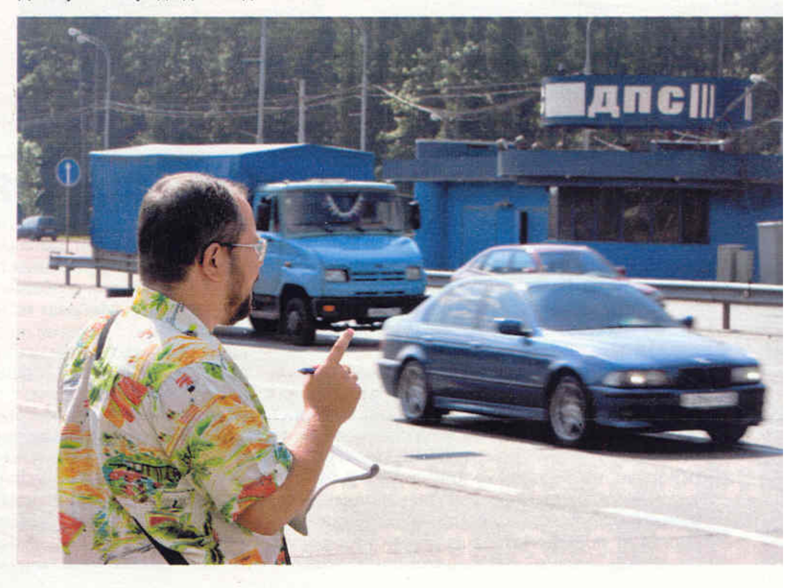
Наверное, в логике милиционеров и законодателей есть доля правды – нынешние штрафы перестали пугать нарушителей. И все же, думается, причина не столько в незначительных размерах штрафов, сколько в том, как их собирают. Мы решили провести небольшой эксперимент, не выезжая за черту Московской кольцевой автодороги. Вооружившись калькуляторами, в один из летних дней заняли позицию вблизи поста ГИБДД на въезде в город, чтобы подсчитать, сколько же штрафов можно собирать в бюджет только за одно правонарушение по ныне действующим тарифам.

Условились фиксировать одно из самых распространенных в России правонарушений – непристегнутый ремень безопасности. «Цена» ему – всего 50 рублей. Сумма небольшая уже не только для Москвы, но и в масштабах страны. Именно это правонарушение давно перестало волновать инспекторов, а с их «благословения» и водителей. Многие полагают, что пристегиваться или нет – это вообще личное дело, а некоторые и вовсе уверены, будто наказание отменено каким-то специальным приказом МВД. Словом, мы стали считать непристегнутых водителей на въезде в Москву, распределив между членами «счетной комиссии» полосы движения, чтобы не сбиться со счета.

БЕЗ РЕМНЯ

Судя по нашим наблюдениям, непристегнутыми в Москве ездят абсолютно все: молодые и пожилые, подмосковные «пацаны» и столичные бизнес-леди, владельцы отечественных авто времен застоя и самых современных иномарок с триколором на номерном знаке. Балом правит всеобъемлющее российское авось; правда, мотивация, как выяснилось в ходе одного из предыдущих рейдов (ЗР, 2004, № 8), все же разная. Мы выделили для себя три типа: «Я – опытный»; «Я – потихоньку» и «Мой «джип» – моя крепость». Среди тех, кто наплевательски относится к собственной безопасности, есть такие, кто этого как бы стесняется, поэтому ремень хотя и застегнут, но… протянут за спинкой водительского сиденья. Вот собрать бы таких «конспираторов», да на экскурсию в институт Склифософского – пусть посмотрят, куда попадают такие же «условно-пристегнутые»… Впрочем, мы отклонились от темы – вернемся на пост ГИБДД, где в рядовой рабочий день, в 11 часов утра мы начали свой эксперимент. За первый час, проведенный «на посту», мимо нас проехало 1210 легковых автомобилей. И лишь 56 (!) водителей были пристегнуты ремнем безопасности. (Кстати, «наглухо» затонированные машины мы даже не учитывали – попросту невозможно было понять, пристегнут водитель или нет; впрочем, такая тонировка – это ведь тоже нарушение!) Таким образом, нарушителей «всего» 1154. Понятно, что если бы инспекторы ГИБДД решились останавливать каждого, на въезде в столицу возникла гигантская пробка, а на заполнение протоколов понадобилось несколько рабочих дней. Думаем, для «острастки» достаточно было бы притормозить каждого десятого нарушителя. Итак, пусть за час остановили 120 нарушителей, каждый из которых «попал» на 50-рублевый штраф «за ремень». В сумме набегает 6 тысяч рублей. И это за какой-то час! Так как в поле нашего зрения на улице работали два инспектора, делим эту сумму пополам; выходит, каждый служивый мог бы принести в каз-

Два крайних ряда для подсчета – «мои».



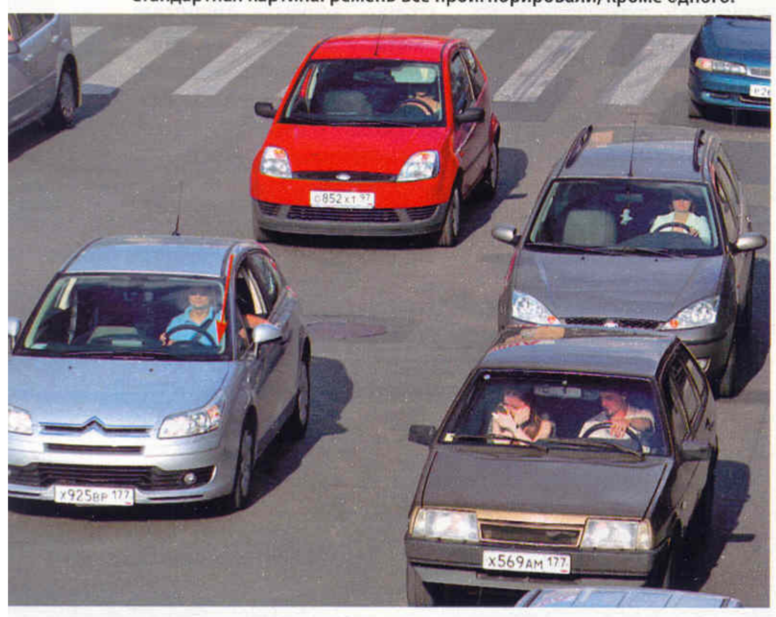
ну по 3 тысячи. Ежечасно! Теперь три тысячи «рубчиков» умножаем на 1200 – примерно столько инспекторов ДПС дежурят в одной смене (в Москве 40 отделов ГИБДД, каждый из которых выставляет на смену примерно 30 человек). Так вот, 3000 рублей умножаем на 1200 – получается, за час смены набегает уже 3,6 млн. руб. Эту сумму умножаем на 8 (количество часов в смене) – и в итоге 28,8 млн. руб. А за три смены, за сутки – уже 86,4 миллиона! Приблизим наши расчеты к жизни, уменьшив сумму на 40% (это время на обед, пересменки и ночь, когда машин на улицах меньше). Остается «всего лишь» 51,8 млн. рублей – только по нашему городу-герою! За одни (!) сутки. Еще раз напомню, что мы в своих расчетах «тормозили» каждого десятого нарушителя!

Теперь обратимся к реальным цифрам, которые нам предоставил на условиях анонимности один из офицеров ДПС. По его словам, плана по нарушителям как такового уже нет, но «хорошим тоном» считается сдать за смену три-четыре протокола на автовладельцев и два-три на пешеходов от каждого инспектора. Кстати, штрафная книжка, которая есть у каждого сотрудника ДПС, рассчитана на 50 протоколов. Теперь подсчитаем суточный «улов» из расчета реальных четырех протоколов за все тот же непристегнутый ремень: четыре умножаем на 50 «рэ», на 1200 человек, получаем «всего-навсего» 240 тыс. рублей Всего! Вместо 52 миллионов!



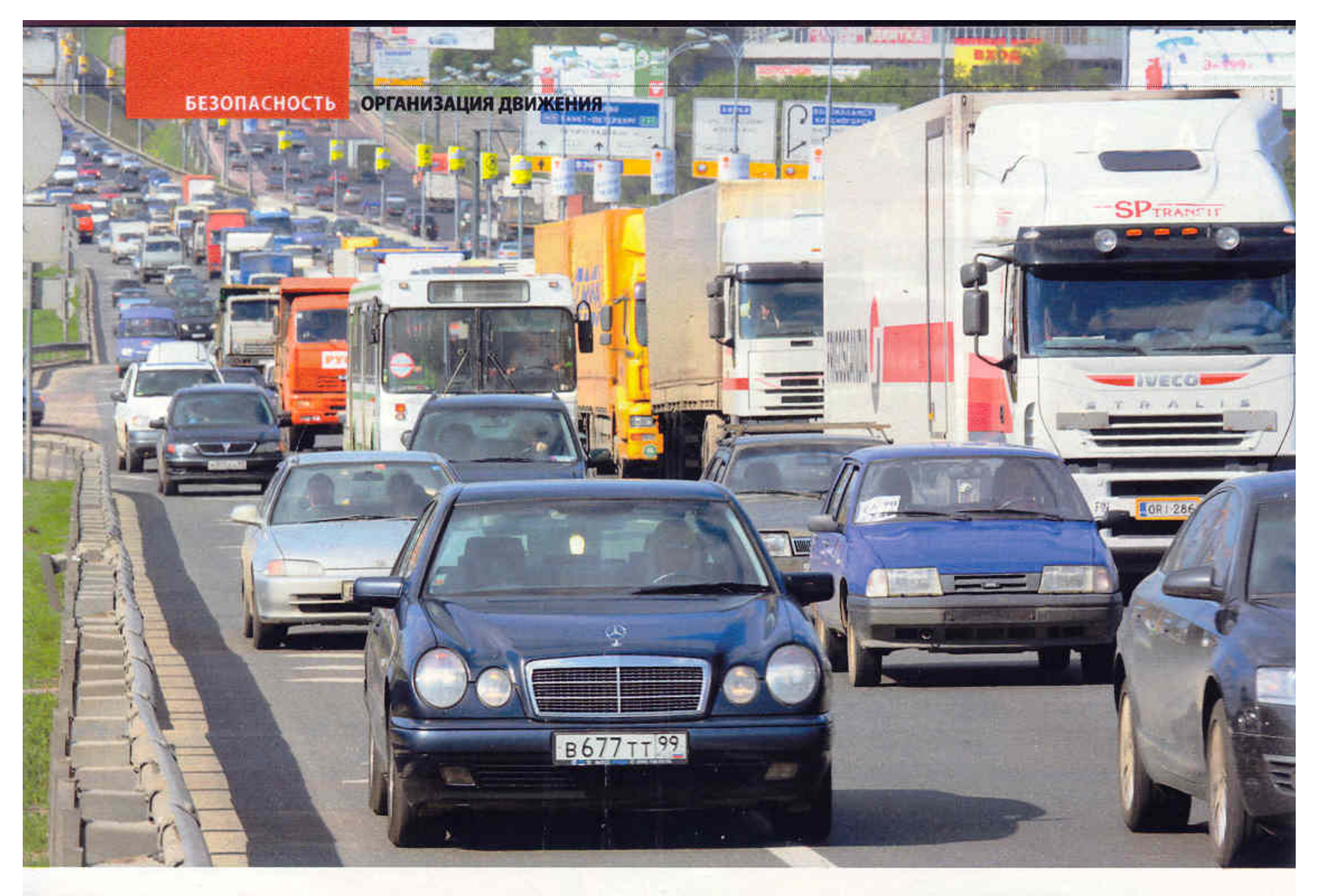
Интересно, были ли остановленные водители пристегнуты ремнями?

Стандартная картина: ремень все проигнорировали, кроме одного.



У служителей жезла, как правило, на все готовы объяснения и отговорки, типа «а ты сам попробуй постой на морозе, зное, при маленькой зарплате, да еще начальник нахамил, а тут каждый третий «крутой» или депутат» (привет майору Жезлову, автору письма в ЗР!)… Это все, наверно, так, но кто хоть раз слышал о том, что объявляется набор сотрудников для работы в ДПС? Скорее всего желающих и так хватает! Вообще, как мне кажется, не дело начальников МВД ратовать за повышение штрафов. Мол, если сборы повысят в 10 раз – тут-то мы быстро порядок наведем… Увы, в это не слишком верится. Мировая практика показывает, что важна не сумма штрафа, а неотвратимость наказания. Вы накажите виновного за тот же непристегнутый ремень раз десять за день! Для любого это уже деньги, а плюс к тому потерянное на профилактическую беседу с инспектором время... Правда, сегодня все – и водители, и сотрудники ГАИ – понимают, что десять раз за такое правонарушение никто водителя не оштрафует. И даже один раз. Потому что пятьдесят рублей – это не деньги, как в Москве, так и по стране в целом. В сумме, правда, получается, что пролетают «мимо кассы» уже десятки миллионов. Но для того, чтобы их собрать, нужна такая служба ГИБДД, которая будет работать не «для плана», а ради обеспечения безопасности дорожного движения. Доживем ли?

***P.S.** По расчетам специалистов, если заставить всех водителей и пассажиров пристегивать ремни безопасности, число погибших в ДТП можно уменьшить на 50%.* □



ПОМОГУТ ЛИ «УМНЫЕ ДОРОГИ»?

Андрей Морозов

Продолжаем разговор о транспортных проблемах столицы, который мы начали в ЗР, 2006, № 5 и 7.

Нынешним летом по вечерам на выездах из Москвы можно было снимать эпизоды фильма ужасов. Широкие московские магистрали регулярно вставали в бесконечную по времени и расстоянию пробку. «Рассасывались» эти автомобильные тромбы на главных артериях столицы, казалось, лишь сами собой, да и то только по ночам.

ВО ВСЕМ ВИНОВАТА ГАИ?

К середине лета ситуацию на дорогах столицы и вокруг нее не смог игнорировать даже мэр, который до середины июля словно не видел происходящего на улицах. На одном из заседаний московского правительства Лужков устроил разнос своим подчиненным. Правда, чиновники в основном отделались легким испугом, а все «шишки» достались главе московской ГИБДД Сергею Казанцеву.

Мэр отметил, что инспекции дорожного движения «…выдано все, вплоть до дирижаблей и вертолетов, а ситуация не меняется», и потребовал у главы столичной автоинспекции повысить ответственность своих сотрудников за организацию дорожного движения. Более того, если не последуют конкретные улучшения, Лужков твердо пообещал Казанцеву, что у него «не будет никаких карьерных перспектив».

– О какой автоматизации мы говорим? – возмущался на заседании мэр Москвы. – У нас даже знаков нормальных на дороге нет, не разберешься куда ехать. А работа ваших подчиненных, генерал? Вообще существуют ли нормативы их выезда для разбора ДТП? Машины стоят часами и создают пробки! Что еще нужно дать ГИБДД, чтобы ее сотрудники нормально заработали?!

ВЛАСТИ НИ ПРИ ЧЕМ?

Несомненно, во многом он прав, но сотрудники ГАИ почему-то не готовы принять на себя всю ответственность за то, что творится на дорогах Москвы. Наверное, немалая здесь вина и властей города. Руководитель ГАИ столицы, разумеется, не вправе рассуждать о карьерных перспективах городских руководителей, но все же... Известно, что начальники московской ГИБДД не слишком любят давать интервью, но в частных беседах объясняют дорожную ситуацию непродуманностью градостроительной политики.

Москва оказалась заложником времени. Наибольшую прибыль городу приносит торговля землей. А территория, отведенная под дороги и стоянки, для бюджета становится фактически потерянной – компенсировать вложения в нее не получится. Другое дело – аренда земли под застройку (особенно если речь идет об элитном жилье или офисах в престижных местах), приносящая бюджету города деньги «здесь и сейчас». Но как это влияет на пресловутые пробки?

По мнению экспертов, значительно (и сразу!) улучшить ситуацию на дорогах Москвы могло бы изгнание из города грузовиков в дневное время, как это давно уже принято в крупнейших мегаполисах Америки, Европы и Азии. У нас для въезда в столицу владельцу грузовика достаточно получить пропуск (при соответственных навыках это несложно) или купить его. Более того, наш опыт показывает (ЗР, 2006, № 2), что при желании можно проехать и без разрешения…

Изгнание грузовиков из центра требует четко организованной логистики. Это касается и подвоза продуктов в магазины и рестораны, и стройматериалов на бесчисленные объекты строительства в центре Москвы. А чтобы заработала такая система, нужно ввести строгие

ограничения, одновременно создав систему перехватывающих площадок для погрузки-разгрузки на окраинах города. Но... земля, необходимая под эти площадки, уже предназначена для жилищного строительства (см. выше).

ПРОБКА... ПО НАУКЕ

Конечно, нельзя сказать, что власти Москвы озаботились проблемой пробок только этим летом. Некоторое время назад, вслед за другими мировыми столицами, у нас решили взяться за создание так называемых «умных дорог», официально именуемых «системой автоматизированного управления дорожным движением». По сути, это сеть радиоэлектронных детекторов, данные с которых поступают на компьютерный сервер в режиме реального времени. Сами детекторы сканируют дорожный поток и выдают раз в минуту три параметра: скорость потока, его занятость и количество транспорта на дороге. Помимо светофоров, движение на дороге контролируют управляемые дорожные знаки. Если датчики движения фиксируют затруднение, эти знаки в автоматическом режиме изменяют схему движения и тем самым уменьшают приток транспорта к зоне затора. Кроме того, по всему городу планируют разместить сеть огромных мониторов, через которые система должна предупреждать водителей об образовавшейся впереди пробке; можно дублировать эту информацию по радио.

Первые такие системы были установлены на Дмитровском шоссе и МКАД. За год на Дмитровке средняя скорость движения увеличилась на 15–20%.

– Впрочем, сейчас на Дмитровском шоссе опять образовались пробки, – признался руководитель Центра организации дорожного движения столицы Сергей Попов. – Но это только потому, что система должна работать комплексно, по всему городу. Водители, которые раньше пользовались для въезда-выезда из города другими шоссе, поняли, что здесь свободнее, и сделали выбор в сторону Дмитровки. В результате выросла загрузка шоссе. А на оснащение всей столицы такими системами надо около 2 млрд. рублей.

ЧТО ДУМАЮТ ВОДИТЕЛИ?

Непосредственно проблемами пробок занимаются специалисты НИиПИ Генплана Москвы. Не так давно были подведены итоги анкетирования московских водителей. Выяснилось, что за последние 10 лет москвичи стали больше пользоваться личным транспортом, но при этом среднее количество поездок в день у них резко сократилось. Если в 90-х годах среднестатистический автовладелец совершал в день три-четыре переезда и тратил на дорогу от дома до работы около 33 минут, то теперь он садится за руль не больше двух-трех раз в день и добирается до работы не меньше чем за 45 минут. При этом из дома москвичи предпочитают выходить с запасом времени, планируя потратить на всю дорогу около 66 минут.

За последние годы в городе резко сократилась и средняя скорость движения транспорта. Так, легковые автомобили при разрешенных 60 км/ч передвигаются по городу со средней скоростью 33 км/ч. Общественный транспорт ездит еще медленнее – не более 22 км/ч.

– Москвичи перестали консервировать машины на зиму, и личным авто большинство горожан регулярно пользуются в среднем 10 месяцев в году, – считает заведующая сектором развития пассажирского транспорта НИиПИ Генплана Елена Боровик. – Снизился и средний возраст водителей: в 80-х годах он составлял 48 лет, сейчас – 32.

Впрочем, в пробках – все равны... Поэтому и выход из сложившейся ситуации, как нам кажется, надо искать всем вместе – ГИБДД, столичной мэрии, правительству страны... Причем немедленно. Иначе, по прогнозам некоторых специалистов, огромный мегаполис через два-три года окончательно станет. И что тогда будет толку искать виноватых? □

ДОРОГИ МОСКВЫ, КОТОРЫЕ СТАНУТ «УМНЫМИ» В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ

1. Садовое кольцо
2. Бульварное кольцо
3. Третье транспортное кольцо
4. Ленинский проспект – улица Большая Якиманка – улица Моховая
5. Можайское шоссе – Кутузовский проспект – улица Новый Арбат
6. Рублевское шоссе – Аминьевское шоссе – улица Лобачевского – улица Обручева – Балаклавский проспект
7. Волоколамское шоссе
8. Ленинградское шоссе – Ленинградский проспект – 1-я Тверская-Ямская улица – улица Тверская
9. Дмитровское шоссе – улица Бутырская – улица Новослободская – улица Долгоруковская
10. Ярославское шоссе – проспект Мира
11. Щелковское шоссе – улица Б. Черкизовская – улица Преображенская – улица Стромынка – улица Русаковская – улица Краснопрудная – проспект Сахарова
12. Шоссе Энтузиастов – улица Сергия Радонежского – улица Николоямская
13. Варшавское шоссе

БЕЛАЯ КНИГА ЖИЗНИ

Максим Приходько

Эта история начиналась как в обыкновенном школьном задачнике: «Из пункта А в пункт Б выехали три автомобиля. Расстояние между этими пунктами составляло более десяти тысяч километров…» Необыкновенное же состоит в том, что в такой путь отправились люди, обреченные по жизни передвигаться на… инвалидных колясках. Для них автомобиль – единственная возможность общаться с миром наравне.

Назовем этих мужественных людей поименно. Геннадий и Алла Скрябины из Краснодарского края, Александр и Светлана Новоселовы из Свердловской области (это – семейные экипажи), Екатерина Афлитонова из Волгограда, Николай Мирошниченко (технический директор пробега) и Юрий Баусов (вдохновитель-организатор экспедиции) из Москвы. Вот эта «великолепная семерка» стартовала из столицы, чтобы финишировать в Южно-Сахалинске!



Колонна въезжает на территорию Кузбасса, позади уже 3 тыс. км.



Александр Новоселов: «Пять минут на перекур – и в путь!».



Екатерина Афлитонова, единственная девушка-пилот в экспедиции.

В неблизкий путь они отправились на своих личных, далеко не новых автомобилях (десятилетние ВАЗ-2104 и ВАЗ-2106, четырехлетняя «Мицубиси-Каризма»), практически за собственный счет.

Через все города и веси они везли свою «Белую книгу», куда записывали впечатления от увиденного – от дороги и того, насколько она, по их мнению, приспособлена для водителей-инвалидов. Записи оставляли и те, с кем встречались участники маленькой экспедиции. А таких было очень много! В Самаре, Новосибирске, Кемерове, Ангарске, Чите – везде, где можно, путешественники встречались с теми, кто, как и они, лишены возможности передвигаться самостоятельно. И на своем примере показывали: инвалид – это не приговор! Жить полноценной жизнью, пусть и в непростых условиях – можно. Это, что ни говори, сродни маленькому подвигу, который совершается каждый день, так сказать, «по собственному желанию». Можно сидеть дома и проклинать судьбу, а можно подлатать старенькую машину, собрать палатки, удочки, закупить консервы… уговорить жену, найти единомышленников и отправиться в путь!

Всю дорогу экспедицию без названия сопровождали добрые улыбки: «Ой, вы и вправду до Сахалина едете? Удачи!». Были, правда, и такие вопросы: «А что вы получите на финише? Деньги?» Ну что тут скажешь… Видимо, время сейчас такое. Члены экспедиции очень стеснялись повышенного к себе внимания Госавтоинспекции. Можно сказать, в каждой области их встречали и провожали экипажи ГАИ, на что руководитель пробега Юрий Баусов очень сердился: «Ребята, я расписку напишу, что с нами ничего не случится!» Ребята в форме кивали головой и… пристраивались в хвост маленькой колонны. Так, на всякий случай… В Челябинской области, караван спонтанно пополнился еще одним участником. В их ряды на время влился Алексей Рагозников на своей юркой «Оке». На Байкале члены экспедиции жили в палатках (!); Гена Скрябин наконец-то дорвался до рыбалки, и вся команда была обеспечена ухой. Под Кемеровом у «шестерки» Саши Новоселова прогорел глушитель. Значит, есть работа для технического директора: Николай Мирошниченко пулей слетал в ближайший магазин запчастей: «Я – как тест-пилот; у всех ручное управление разное, попробуй тут разберись!»

Конечно, впечатлений за время путешествия – море! Под Уфой пришлось заправляться на такой бензоколонке, где и обыкновенному водителю управиться непросто (топливные колонки вознесены на бетонный постамент высотой 80 сантиметров!). В Челябинске у Александра Новоселова удалили разболевшийся зуб, за Читой всем пришлось «хлебнуть воды», преодолевая вброд разлившиеся ручьи… Да мало ли еще чего было, об этом в двух словах не расскажешь! По-прежнему российские дороги рассчитаны (в лучшем случае!) только на обыкновенных, так сказать, «ходячих» людей. Для водителей-инвалидов поесть – проблема, заправиться – тоже проблема, да и вообще вся дорожная инфраструктура никак на них не рассчитана. Но на то и взяли с собой наши путешественники «Белую книгу», чтобы все скрупулезно фиксировать. Для нас, так сказать, людей обыкновенных. Кстати, первым читателем книги будет Председатель Совета Федерации РФ Сергей Миронов (он и провожал и собирался встречать в Москве путешественников). А это значит, есть надежда, что уникальный пробег был затеян не зря… □



Светлана и Алла, полноправные участницы пробега. Мало кто может похвастаться тем, что его жена – настоящий штурман!

Николай Мирошниченко: «Глушитель заменили, сейчас займемся задним мостом».



На вопросы читателей отвечает заместитель начальника ДОБДД МВД России Александр ЯКИМОВ

1. Какие права нужно иметь, чтобы буксировать на бортовой «Газели» (ГАЗ-33021) прицеп САЗ-8299?

М. ШУМЕЙКО,
САМАРА

Автомобиль ГАЗ-33021 относится к категории «В». В соответствии с Правилами сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396, водители, имеющие право на управление транспортным средством категории «В», могут управлять им также при наличии прицепа, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг. Разрешенная максимальная масса прицепа САЗ-8299 составляет 500 кг.

2. При техосмотре моего ВАЗ-2107 сотрудники ГИБДД потребовали, чтобы я покрасил в цвет кузова крышку багажника, которую недавно заменил. Правомерно ли это?

Н. ИВАНОВ,
ИРКУТСКАЯ ОБЛ.

Такое требование неправомерно. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 880 задача государственного технического осмотра – проверка соответствия технического состояния и оборудования транспортных средств требованиям нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм в области обеспечения безопасности дорожного движения, а они не содержат требований к окраске транспортных средств или кузовных элементов.

3. В постановлении на оплату штрафа указано, что в соответствии со статьей 32.2 КоАП я должен направить в ГИБДД документ об оплате штрафа. Но я этого в кодексе не нашел.

В. ДОРОНИН,
АРХАНГЕЛЬСК

По всей видимости, вы пользовались старой редакцией Кодекса РФ об административных правонарушениях. В соответствии с частью 4 статьи 32.2 КоАП РФ (в редакции Федерального закона от 8 декабря 2003 г. № 161-ФЗ) копию документа, свидетельствующего об уплате административного штрафа, лицо, привлеченное к административной ответственности, направляет судье, в орган, должностному лицу, вынесшим постановление.

4. Водитель, не имеющий полиса ОСАГО, управляет не принадлежащим ему автомобилем в присутствии владельца. Должен ли он быть вписан в страховой полис владельца?

С. ЧУДИНОВ,
ПЕРМСКАЯ ОБЛ.

Такой необходимости нет, когда договор обязательного страхования не предусматривает ограничения количества лиц, допущенных к управлению транспортным средством. Однако в соответствии со статьей 16 закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» при осуществлении страхования с учетом ограниченного использования транспортного средства в страховом полисе должны указываться водители, допущенные к его управлению. В соответствии с частью 1 статьи 12.37 КоАП РФ управление транспортным средством с нарушением предусмотренного данным страховым полисом условия управления этим транспортным средством только указанными в нем водителями влечет наложение административного штрафа в размере трех минимальных размеров оплаты труда.

5. Полгода на центральном перекрестке нашего городка не могут заделать яму. Существуют ли какие-нибудь нормативы на сей счет и куда обратиться?

С. ОРЛОВ,
ВЛАДИМИРСКАЯ ОБЛ.

Да, такие нормативы существуют. ГОСТ Р 50597–93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения» устанавливает предельную величину отдельных просадок, выбоин и т.п. на проезжей части. Параметры этих дефектов покрытия не должны превышать: по глубине – 5 см, по ширине – 60 см, а по длине – 15 см. В соответствии со статьей 12 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» обязанность по обеспечению соответствия состояния дорог в процессе эксплуатации установленным правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам возлагается на орган исполнительной власти, в ведении которого находятся соответствующие дороги. Кроме того, контроль за соблюдением правил, нормативов и стандартов при эксплуатации дорог и улиц осуществляет Госавтоинспекция, куда вы также можете обратиться.

6. Остановился у переезда. Инспектор ГИБДД рулеткой померил расстояние от машины до шлагбаума и сказал, что оно меньше положенного. С трудом удалось уговорить не оформлять протокол. Неужели могли наказать? **М. АБДРУХАНОВ,**
ТУЛА

В соответствии с пунктом 15.4 Правил дорожного движения РФ в случаях, когда движение через железнодорожный переезд запрещено, водитель должен остановиться

у стоп-линии, знака 2.5 или светофора, а если их нет – не ближе 5 м от шлагбаума. Ответственность за нарушение данного требования предусмотрена частью 2 статьи 12.10 КоАП РФ в виде административного штрафа в размере одного минимального размера оплаты труда.

7. Купил и установил на ВАЗ-21103 современные щетки стеклоочистителя (не рычажной конструкции). Не возникнет ли проблем при техосмотре?

Ю. ЗУБЦОВ,
ВОЛГОГРАД

Основные положения (пункт 4.1 приложения) запрещают эксплуатировать транспортное средство, у которого не работают в установленном режиме стеклоочистители. При этом ГОСТ Р 51709-2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки» устанавливает, что частота перемещения щеток по мокрому стеклу в режиме максимальной скорости стеклоочистителей должна быть не менее 35 двойных ходов в минуту. Если это требование соблюдается, проблем, связанных с работой стеклоочистителей, при прохождении государственного технического осмотра у вас не будет.

8. Как определить, что считать полосой встречного движения, если разметку не видно из-за грязи, снега и т. п.?

И. МУШАСТИКОВ,
БЕЛГОРОД

В соответствии с пунктом 9.1 Правил дорожного движения следует ориентироваться на дорожные знаки 5.15.1, 5.15.2, 5.15.7, 5.15.8. Если они отсутствуют, то стороной, предназначенной для встречного движения, считается половина ширины проезжей части, расположенная слева, без учета ее местных уширений (переходно-скоростные полосы, дополнительные полосы на подъем, карманы мест для остановок маршрутных транспортных средств).

9. Можно ли тонировать заднее стекло машины?

В. САРАЛИДЗЕ,
КУРСК

ГОСТ 5727-88 «Стекло безопасное для наземного транспорта. Общие технические условия» светопропускание задних стекол транспортных средств не регламентирует. Однако имейте в виду, что приложение к Основным положениям (примечание к пункту 7.3) запрещает применять зеркальные тонированные стекла.

10. Говорят, для регистрации машины в ГИБДД надо получать ИНН. Так ли это?

А. РОГАЧЕВ,
ХИМКИ

Наличие индивидуального номера налогоплательщика (ИНН) для совершения физическим лицом регистрационных действий необязательно. В соответствии с Правилами регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России, утвержденными приказом МВД России от 27 января 2003 г. № 59 (зарегистрированы в Минюсте России 7 марта 2003 г., регистрационный № 4251), ИНН указывается физическим лицом в заявлении на совершение регистрационных действий лишь в том случае, если этот номер ему присвоен.

В июльском номере ЗР в рубрике «Прямая линия: редакция – ДОБДД» по вине редакции была допущена ошибка. Приводим правильный ответ на вопрос читателя.

Поворачивая налево на четырехполосную дорогу, левыми колесами пересек двойную сплошную линию разметки. Инспектор пригрозил, что может лишить прав на полгода или оштрафовать на 500–800 рублей. Так ли это?

В. ДОБНЯ,
КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ

По всей видимости, выполняя поворот, вы неверно выбрали траекторию движения и нарушили требование пункта 8.6 Правил дорожного движения Российской Федерации, в соответствии с которым поворот должен осуществляться таким образом, чтобы при выезде с пересечения проезжих частей транспортное средство не оказалось на стороне встречного движения. Выезд на сторону проезжей части дороги, предназначенную для встречного движения, в случаях, если это запрещено Правилами дорожного движения, влечет наложение административного штрафа в размере от трех до пяти минимальных размеров оплаты труда или лишение права управления транспортными средствами на срок от двух до четырех месяцев в соответствии с частью 3 статьи 12.15 КоАП РФ.

ДЕЛО О «ТРАНЗИТНЫХ» ЗНАКАХ

Сергей Волгин.
Рисунок: Сергей Савилов



Александр Т., как и многие его друзья, занимался по-настоящему «мужским» бизнесом – перегонял «праворульные» машины из Владивостока в другие регионы. По заказам клиентов на Дальнем Востоке подбирались автомобили, а потом их отправляли железной дорогой на Большую землю. Одна только проблема: во Владивостоке выдавали номерные знаки «транзит», но пока поезд доезжал до Москвы, 20-дневный срок их действия, как правило, истекал. Поначалу все вроде бы шло гладко: инспекторы – тоже люди и понимают, что перегонщик никак не может повлиять на срок доставки машины по железной дороге. В худшем случае особо исполнительные составляли протокол на 50 рублей (или выносили устное предупреждение) – и отпускали с миром. Но с июля прошлого года ситуация резко изменилась.

Напомню, именно тогда были внесены изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, в частности, изменена статья, устанавливающая ответственность за управление автомобилем без «номеров». Действительно, таких машин на дорогах развелось слишком много, и ГАИ забила тревогу. Действовавший доселе 50-рублевый штраф не имел никакого воздействия на злостных «безномерных» нарушителей, среди которых были и всем известные «подставлялы». В итоге наши законодатели летом прошлого года ужесточили наказание: штраф в 2500 рублей или лишение права управления на срок от одного до трех месяцев. И тут такое началось...

Под статью за управление «без номеров» стали попадать все подряд, в том числе и те, кто никакого отношения к такому нарушению не имел. Так получилось и в нашем случае. Экипаж ДПС поджидал Александра и нескольких его коллег прямо у выезда с товарной станции. Никакие доводы на милиционеров не подействовали.

– Как только ты съехал с платформы – сразу стал виноватым, – так объяснил Александру свои действия один из служителей закона. И забрал права.

...Когда Т. приехал к нам в «Правозащиту «За рулем», мы сразу объяснили, какого решения скорей всего ему следует ожидать. Сложившуюся судебную практику, несмотря на закрепленный в законе принцип полного, всестороннего и объективного рассмотрения каждого дела в суде, переломить очень сложно. Поэтому на быструю победу рассчитывать не приходилось. Да и вообще ожидать объективного рассмотрения дела можно было с натяжкой. Но Александр оказался человеком принципиальным и решил идти до конца. Естественно, мы его в этом поддержали. Как и следовало ожидать, первую инстанцию в мировом суде проиграли. Судья вынес «мягкое» решение – о наложении штрафа в 2500 рублей, а права пообещал вернуть, как только Александр предъявит квитанцию об оплате. Т. решил не сдаваться и решение обжаловать. Тем более что судья уже после рассмотрения дела, «без протокола», сказал, что не может ничего поделать – «так принято».

Жалоба рассматривалась почти полгода (!).Только спустя шесть месяцев позвонил Александр и сказал, что его по телефону пригласили прийти в федеральный суд на рассмотрение жалобы. К счастью, на тот момент мы уже были уверены в своей победе.

ТЕОРИЮ – В ПРАКТИКУ!

Как я уже сказал, при рассмотрении дел в судах должен применяться принцип полного, всестороннего и объективного рассмотрения каждого дела. У нас в стране нет «прецедентного права» (к примеру, как в Великобритании), когда все однотипные дела решаются по одному, ранее имевшему месту прецеденту. Каждое дело рассматривается индивидуально, все доказательства оцениваются заново, и выносится самостоятельное решение. По крайней мере, так должно быть по закону. Но в любом случае практика рассмотрения однотипных дел накапливается и, естественно, требует оценки и обобщения.

Занимается этим Верховный суд. Он же разъясняет при необходимости, как толковать и применять судам те или иные положения закона, если видит, что судебная практика пошла не по тому пути либо сами нормы неоднозначны и требуют пояснений. Такие обзоры практики и разъяснения Верховного суда носят обязательный характер и подлежат применению всеми без исключения судами. Так вот, наконец Верховный суд обратил свое внимание и на проблемы автомобилистов.

Президиум Верховного суда 7 и 14 июня этого года принял постановление, которым утвердил «Обзор законодательства и судебной практики Верховного суда Российской Федерации за первый квартал 2006 года». Среди прочего разъяснил, как быть с просроченными «транзитами». За просроченные знаки «транзит» водителя можно привлечь только по статье 12.1 КоАП РФ, то есть за управление автомобилем, не зарегистрированным в установленном порядке. Как разъяснил Верховный суд, знаки «транзит» выдаются органами ГИБДД в целях перегона транспортного средства к месту регистрации или в связи с вывозом транспортного средства за пределы России на постоянное пребывание. Обязанность зарегистрировать транспортные средства лежит на их владельцах после приобретения (или возникновения иных оснований) в течение пяти суток или срока действия знака «транзит». Следовательно, наличие таких знаков говорит о том, что автомобиль на учет еще не поставлен. Именно поэтому за управление

с просроченными «транзитами» действия водителя могут быть квалифицированы только по статье 12.1 КоАП, то есть как управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке.

Но одними «транзитами» Верховный суд не ограничился. Оказывается, за управление с одним из двух регистрационных знаков водителя тоже можно привлечь к ответственности только по части 1 статьи 12.2 (предупреждение или штраф 50 рублей). Дело в том, что действующие «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» определяют, что номерные знаки должны быть установлены на предусмотренных для этого местах. При этом в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50577-93 на автомобиле должно быть установлено два государственных регистрационных знака. Часть же вторая ст.12.2 КоАП РФ предусматривает ответственность за управление транспортным средством без государственных регистрационных знаков. То есть именно без двух знаков, а не без одного! А потому отсутствие одного номерного знака не может рассматриваться как административное правонарушение, предусмотренное этой нормой. «Управление транспортным средством с одним регистрационным знаком затрудняет только идентификацию такого автомобиля», прямо указал Верховный суд. И так как один из знаков вполне доступен для обозрения, управление автомобилем с одним из знаков следует квалифицировать по части первой статьи 12.2 КоАП РФ.

И еще. Водителей, управляющих автомобилем со страховым полисом, срок действия которого истек, но не более месяца назад, вообще нельзя привлекать к административной ответственности! Законом от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» определено, что действие договора обязательного страхования не прекращается в случае просрочки уплаты страхователем страховой премии за следующий год (не более чем на 30 дней). То есть если в течение месяца по окончании срока действия полиса водитель попадет в ДТП, вред за него возместит страховая компания. И только если просрочка платежа составила более 30 дней, действие договора прекращается. Поэтому, с точки зрения закона ответственность владельцев транспортных средств в течение месяца по окончании срока действия полиса является застрахованной. И, следовательно, привлекать таких водителей к ответственности за неисполнение обязанности застраховать свою ответственность нельзя.

Разъяснил Верховный суд и как трактовать понятие внутренней территории организации. Действующее законодательство не содержит такого понятия, вместе с тем, как указал ВС РФ, «внутренняя территория организации представляет собой земельный участок, прилегающий к зданию организации, который принадлежит ей на праве собственности или на ином законном основании». Эта территория предназначена для движения транспортных средств в целях обеспечения деятельности организации, имеет ограждение и характеризуется наличием ограниченного режима допуска на нее транспортных средств и выезда с нее. И если ДТП произошло на такой территории, страховая компания вправе отказать в выплате. Отвечать в этом случае будет сама организация, которая не обеспечила надлежащую безопасность при движении транспортных средств по своей территории. И, наконец, поставлена точка в отношениях между страховыми компаниями и страхователями либо пострадавшими. Как разъяснил Верховный суд, к возникающим между ними правоотношениям не может применяться закон «О защите прав потребителей». Все споры и разногласия должны разрешаться по общим правилам, установленным Гражданским кодексом и непосредственно законодательством об обязательном страховании.

ВЕРХОВНЫЙ СУД РФ НАКОНЕЦ-ТО ОБРАТИЛ ВНИМАНИЕ НА ПРОБЛЕМЫ АВТОМОБИЛИСТОВ И РАЗЪЯСНИЛ ПОРЯДОК ПРИМЕНЕНИЯ РЯДА СТАТЕЙ КОАП.

«ТРАНЗИТНЫЙ» ФИНАЛ

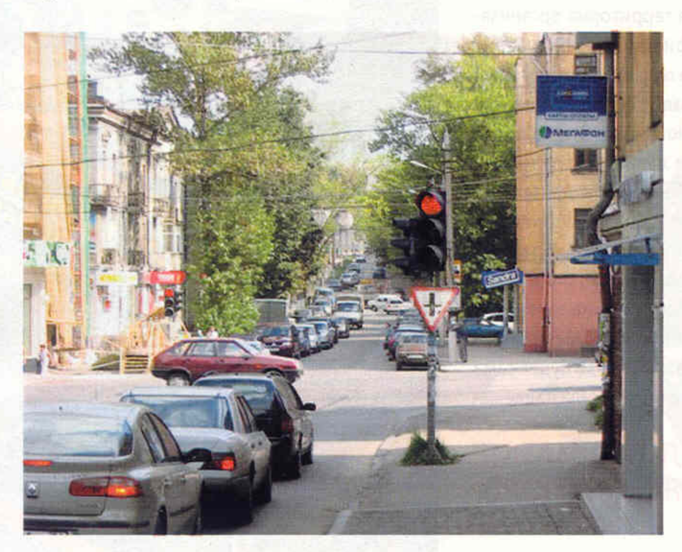
...Именно на это постановление Президиума ВС РФ мы и сослались при рассмотрении в федеральном суде жалобы Александра Т. Естественно, постановление о наложении штрафа 2500 рублей было судом изменено на штраф в 50 рублей. И права ему вернули.

Что касается нашего героя, то сейчас он рассматривает вопрос о предъявлении иска к ГИБДД о возмещении причиненного ему вреда незаконным изъятием водительского удостоверения. Кроме того, Александру пришлось нанимать юристов, чтобы защищать свои интересы в суде. То же самое, кстати, могут сделать и те, кого привлекли к ответственности за подобное нарушение, кто уплатил штраф либо понес какие-либо убытки в результате незаконного (как выяснилось!) лишения права управления. О дальнейшем развитии событий по иску Александра мы обязательно сообщим нашим читателям. □

УГОЛ ЗРЕНИЯ

Виктор Дмитриев.
Фото: О. Дроздов,
С. Рымша, М. Кривошеева,
Д. Митрошин

Наблюдая изо дня в день привычные нам предметы, мы привыкаем к ним и перестаем замечать. Поэтому порой полезно взглянуть на обыденные вещи, как говорится, под другим углом. Дорожники, кстати, эту возможность предоставляют нам регулярно. И вот что получается.



Когда-то знак обозначал преимущество перед другими. Но стоило тульским дорожникам перевернуть его вверх ногами, как его значение сменилось на прямо противоположное.



В столице решили напомнить водителям, часами простаивающим в пробках, что безвыходных ситуаций не бывает. Стоило повернуть знак «Тупик», и от него уже не веет прежней безысходностью.



Что означает эта комбинация знаков, мы, честно говоря, так и не поняли. Но что-то тюремно-похоронное в ней есть, согласитесь. Быть может, это предупреждение, что здесь нельзя копать? Или прямое указание на того, кого именно винить за плохое качество работы?



Зато с этим знаком все понятно: столичные пешеходы уже давно отчаялись в борьбе за свои права, поэтому вынуждены искать все новые способы перехода. Похоже, человек-паук – не такая уж фантастика.

Таким вот остроумным способом французы запретили движение тяжелых грузовиков под уклон. Кстати, знак установлен на дороге, поднимающейся в гору от набережной Сены в Руане. Этот город известен тем, что в нем закончила свой яркий путь Жанна Д'Арк. Похоже, даже знаки склонили свои «головы» в память о дочери французского народа.



Посмотрели на мир другими глазами и на западных рубежах нашей великой страны. Разобраться в таком Зазеркалье непросто. Поэтому во избежание серьезных неприятностей калининградские дорожники решили грузовики дальше не пропускать.



В РАЗЛИВЕ

Евгений Борисенков.
Фото: Константин Якубов



В отличие от вождя мирового пролетариата, скрывавшегося здесь в 1917 году, мы ни от кого не прятались. Просто уединенная площадка на берегу Финского залива как нельзя лучше подошла для очередной автодегустации. Как вы уже догадались, проходила она в окрестностях Санкт-Петербурга, а в качестве блюда на сей раз подавали авто бизнес-класса. В мировой табели о рангах эта техника расположена высоко – выше, пожалуй, лишь люкс-класс с его «Ягуаром», «Лексусом» и «Майбахом». Укомплектованы машины соответственно – перечень опций едва умещается на нескольких листах. Чтобы уложиться в лимит времени, дилерам пришлось ограничиться краткой характеристикой.



«Хёндай» представил новую модель NF. В версии GLS автомобиль оснастили рядным четырехцилиндровым двигателем объемом 2,4 литра (161 л.с.) и пятиступенчатой «механикой». По данным производителя, в смешанном цикле мотор потребляет около 11 л 92-го бензина и разгоняет седан с места до сотни за 10 с. Салон отделан светлым бежевым велюром и вставками под дерево. На центральной консоли – кассетная (!) магнитола, правда, с возможностью подключения CD-чейнджера. Из необычного – подсвеченная ручка для открывания багажника изнутри (говорят, чтобы шаловливый ребенок мог в случае чего самостоятельно выбраться наружу) и… набор инструмента – отвертка и несколько рожковых ключей! Отличный маркетинговый ход – дешево, но сердито! Цена тестового автомобиля – $27 990.

«Тойота-Кэмри» пока еще не российского производства в комплектации R4 при том же рабочем объеме оказалась помощнее – в ее активе 177 л.с. И хотя часть из них «съела» пятиступенчатая АКП, динамика у машины внушительная: 0–100 км/ч за 9,6 с. Но и сорт топлива тут иной, подороже – ниже АИ-95 «Тойота» не переварит. Средний расход – 9,9 л/100 км. Кожаный салон щедро украшен вставками, имитирующими дерево. Ко всеобщему удивлению, и здесь обнаружили богатый инструментальный набор, где не забыты даже пассатижи. В машине, в отличие от бани, они, может, и пригодятся, но нет ли противоречия с мировым рейтингом, где «Тойота» слывет образцом надежности? За все (вместе с пассатижами) придется заплатить $36 400.

«Фольксваген» предложил опробовать новейшую версию «Пассата» – B6. Мотор меньшего, чем у соперников, объема (2 л) в паре с типичной для этого класса АКП выглядят достойно: мощность – 150 л.с., разгон до сотни – за 10,2 с, средний расход – 8,8 л/100 км. Возможно, собака зарыта в топливной системе – здесь бензин впрыскивают не во впускной коллектор, а непосредственно в камеру сгорания. Рекомендованное топливо – АИ-98. Кресла обшиты кожей, но не целиком – посадочные поверхности сделаны из алькантары, материала нежаркого и нескользкого. Вставок под дерево нет – элементы декора из натурального шпона. Автомобиль адаптирован к нашим условиям: пакет для плохих дорог (название европейское – у нас это просто дороги), стальная защита картера, пластиковая защита днища и подкрылки в нишах колес. Из наворотов отметим пару холодильников (в «бардачке» и центральном подлокотнике), светодиодные фонари и биксеноновые фары, способные заглянуть «за угол», а из технологических новшеств – лазерную сварку кузова. Потенциальному покупателю все удовольствие обойдется в каких-нибудь $37 500.

На дегустации БМВ представлял серебристый красавец 525i с шестицилиндровым рядным двигателем (2,5 л) мощностью 218 л.с.

НА ВКУС И ЦВЕТ



Верховень Роман

27 лет, Санкт-Петербург, водитель. Ездил на автомобилях «ФИАТ-Типо», БМВ-520, «Форд-Скорпио». Водительский стаж – 11 лет. Третий призер конкурса.



Якуткин Алексей

23 года, Санкт-Петербург, врач. Ездил на автомобилях ВАЗ и «Мицубиси». Водительский стаж – 5 лет. Большой любитель техники и вообще любознательный человек.



Фалькин Александр

30 лет, Санкт-Петербург, сотрудник МВД. Ездил на автомобилях ВАЗ. Водительский стаж – 12 лет. Немногословен, но точен – смотрит в корень.



«Пассат»

Этот автомобиль ярких впечатлений не оставил: крепкий середнячок в своем классе, но не более того. Задумчивая АКП, неудобные задние сиденья, довольно скромный багажник. Чересчур жесткая подвеска (русский пакет!) на ухабах позволяет не беспокоиться о здоровье машины, чего не скажешь о седоках. При этом на звание народного «Пассат» не тянет – дороговат.

Красивый и престижный, похож на «Фаэтон». Несмотря на обилие роскоши, весьма практичен. Взять хотя бы обивку сидений – алькантаровые вставки приятны глазу, хороши на ощупь и в стужу, и в жару. Багажник вместителен. Слегка портят картину гроссмейстерская (каждый ход обдумывает едва не больше секунды!) АКП и жесткая в сравнении с предыдущими моделями подвеска.

Очень хорошо, что в машине есть «русский пакет». Правда, подвеску надо бы все же помягче – не такие дикие у нас дороги! Автомобиль отменно оснащен, но водителю адресована только часть (и не самая большая!) опций. Хотят убедить, что «Пассат» сделан для пассажиров? Но даже им вряд ли понравятся вставки под дерево – «богато», но без изящества.



«Хёндай»

Хвала свободной конкуренции! Корейцы создали добротный и относительно недорогой (в классе) автомобиль. Отличная отделка, высокий уровень комфорта, отменные ходовые качества. Удобное авто на каждый день. Полезность электронных средств безопасности могу оценить лишь теоретически – до крайности дело стараюсь не доводить.

Отлично держится на дороге, отменно переключаются передачи. Из недостатков – велюр непрактичного светлого тона выглядит бедновато, убогая магнитола навевает тоску, нераздельный климат-контроль намекает на бюджетность исполнения (по меркам бизнес-класса). Короткоходная педаль сцепления в паре со сверхчувствительным газом затрудняют троганье с места.

Хорош уже тем, что наиболее доступен, хотя для бизнес-класса простоват. А «кассетнику» вовсе место в музее! Не согласованы органы управления: либо трогаешься с пробуксовкой, либо глохнешь. Не удовлетворил задний обзор – маловато внутрисалонное зеркало. Но за заботу о детях (речь о ручке, отпирающей багажник изнутри) многое готов простить.



БМВ

В динамике, как и в цене, равных не имеет! Однако в качестве транспортного средства для семьи не годится. Задний диван с очень низкой подушкой – на такой сядешь и не встанешь, особенно в преклонном возрасте. Архитектура салона неинтересна, а дерматиновый кармашек в спинке сиденья (при кожаной-то отделке!) просто бьет наповал…

Машина хорошо узнаваема – смена дизайна не нарушила стилистику. Но стремительная внешность обманчива – возможностей удовлетворить спортивные амбиции маловато. Почти две тонны веса, автоматическая коробка и всего-то 2,5-литровый мотор! Есть досадные мелочи – подлокотник мешает рулить. Озадачили регулировки сиденья – полуручные, полуэлектрические.

Самая красивая, а «реснички» на фарах просто пленили. Самая удобная посадка – устроился сразу и без проблем. Самая четкая АКП, лучший разгон. Низкий обвес лично мне не мешает – для поездок предпочитаю городской асфальт. А вот подвеска даже для него жестковата, лучше бы малость поступились управляемостью. В компьютер играть не понравилось, особенно на ходу.



«Тойота»

Такая машина нужна самому! Внешний вид полностью гармонирует с начинкой, безошибочно указывая на добротный семейный автомобиль. Идеальная звукоизоляция, отличная подвеска, удобные сиденья и хорошо продуманный грузовой отсек. Особо отмечу АКП – работает сама по себе, не отвлекая водителя от дороги. Из недостатков – кусачая цена.

Нынче имидж ничто – одноклассники все на одном уровне. Но себе взял бы «Тойоту» – самую подходящую по духу. Крупная, симпатичная, едет плавно. На редкость адекватная КП. Жаль, что в отделке салона – дешевый пластик, не сочетающийся к тому же с передней панелью в стиле «хай-тек». О системах безопасности говорить нечего – в этом классе они обязательны для всех!

Приглянулась больше других. Спортивный изыск – горб на капоте – на мой взгляд, «не в тему». Самая мягкая, но вполне устойчивая. Очень удобные зеркала и ножной ручник. Теоретически, может, взял бы себе, но смущает стоимость эксплуатации. Нормочас дорог, а межсервисный пробег – всего 10 тыс. км.



Осипов Игорь

36 лет, Кириши, предприниматель. Ездил на автомобилях ВАЗ, «Тойота», «Мицубиси», «Форд». Водительский стаж – 15 лет. Победитель нашего конкурса.



Кухтевич Владимир

34 года, Санкт-Петербург, ведущий инженер. Ездил на автомобилях ИЖ, ВАЗ, «Шкода-Октавия». Водительский стаж – 14 лет. Второй призер автодегустации.



Старикова Татьяна,

пос. Ларионов, техник-лесовод. Ездила на автомобилях УАЗ, ВАЗ, «Тойота». Водительский стаж – 8 лет. Благодаря мужу-автомеханику отлично разбирается в технике.

«Русский пакет» оцениваю положительно, помимо жестких пружин сюда входят все виды механической защиты. Автомобиль набит оборудованием – понравился обогрев ветрового стекла, система контроля влажности и холодильники. А из мелочей – половичок, прикрывающий бампер во время погрузки багажа. Впрочем, сам грузовой отсек невелик – мне по душе универсал.

Самый интересный с точки зрения водителя. Правда, в бизнес-классе он чаще наемный, а сидящему сзади хозяину вряд ли понравится столь жесткий ход. Зато сидеть всем удобно, все на местах, полный баланс. Отлично рулится, четко реагирует на газ, очень удачная АКП. Хороши цены на обслуживание – чуть не самые низкие в классе.

Выглядит лучше всех. Особо понравилась форма оптики. Под капотом свободно – легко подлезть при ТО и ремонте. Удобно, что багажник можно открыть различными способами (ключом, кнопкой и т.д.). Понравилась информативная приборная панель – благодаря отсутствию наворотов легко прочитать нужные показания. А не понравились слишком чувствительные тормоза.

Неожиданно понравилась. Комплектация, правда, небогатая, но ведь есть и получше. В остальном – сплошной позитив: лучше всех «пожирает» ямы и неплохо держит дорогу, лучше всех тянет "на низах", больше всего места для задних пассажиров. В целом не уступает другим, а кое в чем даже превосходит. Молодцы!

Лучший дизайн в истории фирмы! Очень хороша на ходу, неплохо укомплектована для своей цены. Но для бизнес-класса бедновата – простенький подлокотник, однозонный климат-контроль…

Светлый велюровый салон хорошо сочетается с цветом кузова. Приборы очень похожи на те, что в «Ладе» – удивило, но понравилось. Удобен доступ в багажник – большая крышка поднимается на достаточный уровень. Мотор потребляет дешевый (АИ-92) бензин, но везет отменно. Автомобиль дешевле многих, зато по уровню оснащения не отстает.

Красивая. С кардинальным изменением внешности, похоже, ушел в прошлое негативный «бандитский» имидж. Компьютерная «крутилка» удобна, но на освоение нужно время. Нет равных по динамике и управляемости. А вот оснащена бедновато – не хватает некоторых мелочей, вроде помощника при троганье на подъеме. Зато минимум в полтора раза дороже остальных!

Автомобиль для мужчин, не наигравшихся в детстве в машинки. Какая, скажите, разница между простым и электронным ключом? Утюг, он и есть утюг: сунешь в розетку – гладит. Практически отсутствуют дополнительные режимы АКП, не складываются спинки задних сидений, запаска-докатка и т.д. А реактивное усилие на руле меняется неравномерно по углу поворота.

У машины самое выразительное «лицо». Оригинальная оптика – большие фонари видны издалека. Опции стоят дорого, но за них не жалко заплатить – например, за обогреваемое рулевое колесо. А вот многофункциональный компьютер – вещь забавная, но непрактичная. Вдали от больших городов предвижу трудности с топливом – АИ-98 даже в Питере не везде найдешь!

В душу не запала. Дизайн неплохой, но эти ужасные вставки в салоне! На ходу – крепкий середнячок. Разгоняется не лучше «Пассата», хотя тот слабее на 27 л. с. Не понравился заумный алгоритм откидывания задних спинок – разблокируешь из багажника, а складываешь – из салона. Только и радости, что громкое имя да просторный салон.

Наконец-то вернулись к старому доброму (до 2001 года) дизайну – ура! На водительском месте удобно, достаточно режимов у АКП, полная тишина в салоне и самая удачная подвеска из всех. По совокупности качеств достойна первого места!

Агрессивная внешность не соответствует сущности. По ездовым качествам вполне мирный семейный седан. Вместительный, с емким багажником. Правда, он слишком глубок – до дальних углов не дотянешься. Кожаный салон красив и практичен. Очень понравился биксенон – наверно, сложно и дорого, зато очень красиво!

ОТВЕДАЙ НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ!

Условия смотри на обороте

Ф. ____________

И. ____________

О. ____________

Адрес ____________

Телефон ____________

E-mail ____________

1. Каким автомобилем управлял, стаж ____________

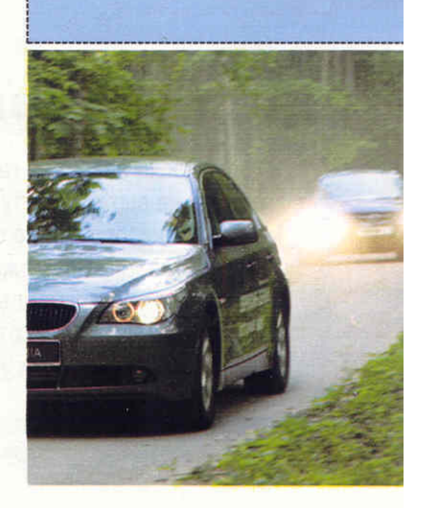
2. Пол: ☐ М ☐ Ж

3. Возраст ________ лет

4. Образование ____________

5. Профессия ____________

А теперь к сведению автогурманов – последняя в этом году дегустация пройдет в октябре. Кто не подал заявку – поторопитесь!





ОТВЕДАЙ НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ!

Не забудьте заполнить обратную сторону анкеты!

1. Каков порядок работы цилиндров двигателя ВАЗ-2110?

- ☐ 1–3–4–2;
- ☐ 1–2–4–3;
- ☐ 1–4–3–2.

2. Что обозначает аббревиатура ESP?

- ☐ противобуксовочную систему;
- ☐ систему стабилизации;
- ☐ систему распределения тормозных усилий.

3. При установке турбонаддува степень сжатия двигателя надо:

- ☐ увеличить;
- ☐ оставить без изменения;
- ☐ уменьшить.

4. Какому пределу соответствует индекс скорости шины, обозначенный буквой T?

- ☐ 180 км/ч;
- ☐ 190 км/ч;
- ☐ 210 км/ч.

5. Как правильно называется автомобильное колесо без шины?

- ☐ колесо;
- ☐ диск;
- ☐ обод.



и автоматической КП «Стептроник». Показатели – лучшие из всех: разгон до 100 км/ч за 7,9 с и максималка 242 км/ч. Правда, и топливо знатное – только АИ-98. Внутри – царство кожи и дерева. Но самое интересное, пожалуй, – небольшая круглая ручка на центральной консоли. Это контроллер системы iDrive, вращая который водитель управляет всевозможными дополнительными функциями. В меню четыре раздела – микроклимат, коммуникация (параметры работы автомобильных систем), навигация и развлечения. Впрочем, с этой машиной и так не соскучишься. К примеру, вместо привычного ключа у нее – брелок, с которого открывают автомобиль и запускают двигатель. Несмотря на отечественное происхождение (автомобиль собирает калининградский «Автотор»), цена у «пятерки» явно импортная – €39 300 (около $49 300 по нынешнему курсу).

Оказавшись лицом к лицу со всем этим великолепием, читатели ничуть не растерялись – теорию они прошли, читая тесты в «За рулем». Осталось лишь поверить знания практикой и дать каждому блюду заслуженную оценку. Выводы свели в таблицу.

ПОВТОРЕНИЕ ПРОЙДЕННОГО

Как видите, в оценке автомобилей читатели были весьма критичны. Досталось всем – «Пассату», «Хёндай», БМВ и «Тойоте». Вот он, российский менталитет! Забавными штучками нас не купишь, нам автомобиль надобен не для имиджа, а чтобы когонибудь и что-нибудь возить. Да еще получать при этом удовольствие. Вся побывавшая на автодегустации техника этим требованиям отвечала. Что до отмеченных недостатков – дело вкуса. Думаем, хорошо подготовленный продавец смог бы обратить их в достоинства…

И, наконец, о конкурсе. Учитывая солидный водительский стаж участников, мы решили проверить: а не забыли ли они азы? Сымитировав гаишную площадку для проверки навыков управления, предложили читателям сдать экзамены по вождению, установив жесткий временной норматив! Справились все, но разброс результатов показал: автошколы все еще в большом долгу перед выпускниками. ☐

Желающих участвовать в конкурсе просим заполнить анкету, вырезать и отправить конверт с пометкой «Автодегустация» по адресу:

107045, Москва, Селиверстов пер., 10, редакция «За рулем».

Можно анкету отправить и по E-mail: **proba@zr.ru.**

Незаполненные анкеты к участию в конкурсе не допускаются!

Генеральный партнер проекта – компания

GOODYEAR

Редакция благодарит компании «АВТОЦЕНТР «ПУЛКОВО» («Фольксваген-Пассат»), «ВОСТОК-АВТО» («Хёндай»), «ЕВРОСИБ СЕРВИС» (БМВ) и «ТОЙОТА ЦЕНТР ПРИМОРСКИЙ» («Тойота») за предоставленные автомобили.

В ПРОШЛОЕ НА «ИСПАНЬОЛЕ»

Сергей Беспалов

Пока есть скакун, посмотри мир!
(Монгольская пословица)

Идея проехать по Монголии на автомобиле зародилась давно, вскоре после того, как в 1986 году в тех краях закончилась моя служба. В памяти навсегда осталось великолепие дикой монгольской природы.

Реальная возможность осуществить задуманное появилась после приобретения вседорожника УАЗ-3160, получившего прозвище «Испаньола» в честь корабля капитана Смоллетта из «Острова сокровищ» Р. Стивенсона.

Семь дней мы ехали на нем из Москвы, пока как-то утром не закончился асфальт – ну вот мы и в Монголии! Настроение приподнятое. Включаю погромче «Марш танкистов» А.Чернецкого.

ЗДРАВСТВУЙ, МОНГОЛИЯ! МЫ ВЕРНУЛИСЬ!

Дорога идет вверх. Кругом захватывающие виды. На вершине перевала (2630 м по GPS) пирамидка из камней: «обо» – своеобразный алтарь поклонения духам. У монголов каждое место имеет своих духов, с ними лучше дружить. Подходим к «обо», кладем на вершину пирамидки дары – камешки и монетки – и просим у духов удачи в пути.

К вечеру приехали к озеру Толбо-Нур, где был запланирован первый суточный отдых. Ночью ветром сорвало палатку. Переставил «Испаньолу» с наветренной стороны и привязал оттяжки к машине. Так и заснули под завывание ветра, запутавшегося в веревках.

Стоянка дальнобойщиков по-монгольски – это около десятка юрт на перекрестке дорог. Этакий комплекс придорожного сервиса: юрта-столовая, юрта-гостиница, заправка, иногда – подобие автосервиса со сваркой. Одним словом, кемпинг, а точнее – «юртинг».

Сильно трясет, дорога как стиральная доска. Сбросил давление в шинах. Трясти вправду стало чуть меньше, но вскоре поплатился за этот сомнительный комфорт. На очередном косом прыжке в колее улетел в кювет: разбортировалось заднее правое колесо. Можно сказать, повезло – отделался легким испугом. Шину смонтировал, колеса подкачал до нормы. Заодно устроили обеденный привал. Монгольский арбуз оказался очень сладким.

Дорога к Баянхонгору возле самого города проходит через низину. Только что прошел сильный ливень. Дорога на протяжении полутора-двух километров вся залита, местами ее пересекают мутные бурные потоки. «Испаньола» уверенно форсирует водную преграду. В некоторых местах вода доходит до фар, ближе к городу в ней появляются плывущие островки слипшихся градин. Но дно твердое, и мы без приключений выбираемся из мутного потока.





От Арвайхэрэ до Улан-Батора асфальт. То и дело попадаются туристические лагеря, сказывается близость к столице и хорошая дорога. На другой день, вечером мы разбили лагерь на озере Огий-Нур. Тут замечательная рыбалка. По обилию рыбы с Монголией может соперничать разве что Нижняя Волга.

К полудню следующего дня, преодолев немногим более полусотни километров среднего бездорожья, ставим палатки на живописном берегу реки Орхон. На этом месте я часто рыбачил 20 лет назад.

Через два дня едем к бывшему месту дислокации танковой дивизии. От гарнизона остались только развалины. Один из трех посаженных нами возле дома тополей жив, разросся, а ведь был тоненьким прутиком! Бродим там, где была наша квартира, вспоминаем, где что находилось.





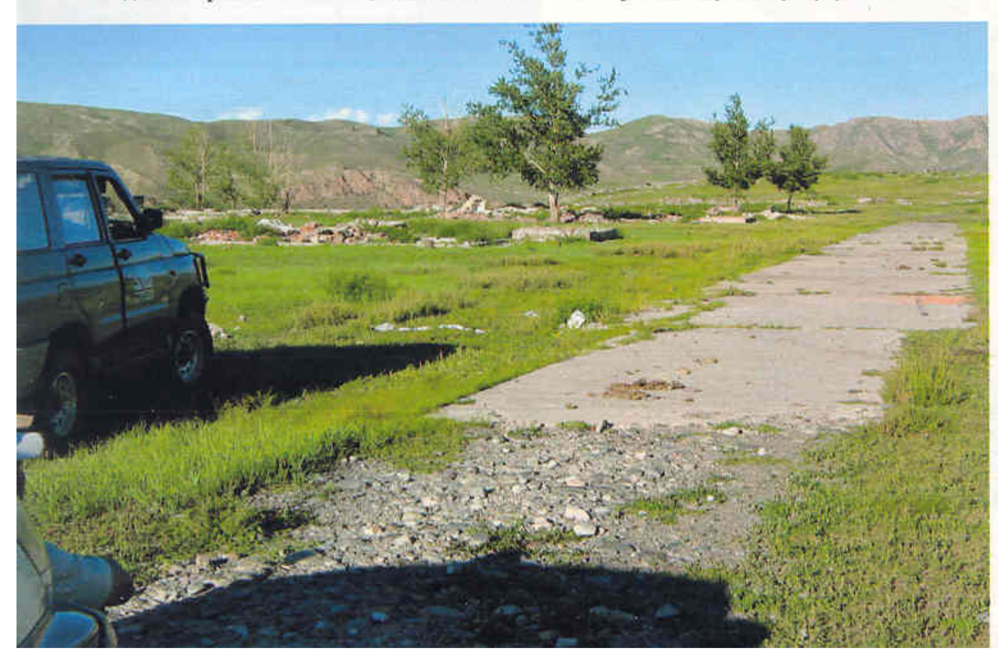






Дальше путь лежит к озеру Хубсугул. Лес становится больше и гуще, много цветов, встречаются эдельвейсы. Не зря эти места называют Монгольскими Альпами.

Через день мы проезжаем по зеленой долине реки Эгийн-Гол, единственного стока озера Хубсугул. Эгийн-Гол впадает в Селенгу, а она, в свою очередь, в Байкал. Хубсугул еще называют младшим братом Байкала. Оба озера схожи по происхождению, строению, чистоте воды и по красоте. Правда, омуля в Хубсугуле нет.



Проезжаем очередную долину естественных каменных скульптур. Красиво! Только вот дорога превратилась в глиняную колею, усыпанную валунами. На ночлег устроились в живописной бухте. Пока штурман занимается ужином, забрасываю блесенку и тут же вытаскиваю ленка. «Будешь готовить?» – «Нет». Ленок снова обретает свободу.

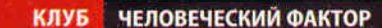
В стороне ушедшего дождя – красная вечерняя радуга. Последние лучики заката отражаются в воде. Романтический ужин в свете налобных светодиодных фонариков.

Проснулись поздно – пора выдвигаться. Почему отпуск такой короткий? Пожить бы здесь недельку-другую!

Дорога еще хуже, чем вчера. На первой пониженной медленно карабкаюсь между деревьями на перевал по болотистой колее, усыпанной валунами. Компьютер показывает рекордный расход: 85 л в расчете на 100 км.

Стемнело, накрапывает небольшой дождик. Преодолел с полдюжины бродов и заезжаю в очередной. Неожиданно «Испаньола» как будто ныряет, фары на секунду уходят под воду: глубоко, однако! Но вроде все нормально: выезд уже совсем рядом, и вдруг машина резко останавливается. Прибавляю газу – без толку, чувствую, что колеса копают, но машина ни с места, будто кто-то ее держит за фаркоп. В ногах хлюпает, но двигатель исправно работает, свет горит. Потихоньку сдаю назад, но буквально за полметра до берега та же картина – «уазик» останавливается, словно упершись в стенку. Ну что ж, самое время провести инженерную разведку водной преграды. Открываю дверь и по пояс погружаюсь в холодную воду. Сильный поток сбивает с ног, окунаюсь с головой. Подбираюсь к берегу, и все становится понятно: прошел сильный дождь, вода вымыла под обоими берегами вертикальные метровые ступеньки. Машина оказалась в ловушке крутых берегов! Немного ниже по течению нахожу достаточно пологий береговой участок и выбираюсь на сухое место. Открываю двери, вода из салона стекает на землю. Я на своей шкуре в очередной раз прочувствовал всю силу и правоту русского фольклора: «Не зная броду, не суйся в воду».

Последнее утро в Монголии. Пограничный пункт еще закрыт, мы коротаем время на высоком берегу Хубсугула. Уезжать не хочется. Становится грустно... □



ПАРКИНГ ЮРСКОГО ПЕРИОДА

Отдел спецпроектов ЗР

...представьте себе, насыпи с обеих сторон, – ни канавы, ни стока для воды, отчего дорога становится ящиком с грязью...
А.С.Пушкин

Почему у нас грязно? Во дворах, на улицах – почему?

Проще всего заявить, что, дескать, наша страна – это большая свалка. Те, кто так считает, обычно швыряют из окон огрызки и бычки, машину моют во дворе, а паркуются на газонах или детских площадках. О том, что свалка – во многом результат их же свинства, они никогда не задумываются. И все же признаем обидный факт: в Европе – чище!

Пример – на фото 1: так выглядит обыкновенный прокатный «Форд» после семисоткилометрового пробега из Ганновера в Орлеан – и это под проливным дождем в компании с фурами и трейлерами. А во что превращается наш свежевымытый автомобиль через полчаса «мокрой» езды по центральным столичным улицам? И что с ним будет, если выехать на трассу и пристроиться за КамАЗом?

А вопрос все тот же – почему?

ПОД НОГАМИ И ПОД КОЛЕСАМИ

Откуда берется грязь в каменных мешках наших городов? Естественные процессы разрушения зданий тут ни при чем: они примерно одинаковы и в Москве, и в Париже. А если по-

Этот микроавтобус только что пробежал 700 км через три страны по мокрому шоссе – похоже? Поэтому европейцы и моют свои машины всего один-два раза в год: независимо от погоды те всегда чистые.





Обыкновенная машина обыкновенного дачника – и полтора кило грязи за одну поездку в сухую погоду!

искать ответ под ногами? И, естественно, под колесами?

Каждый, кто хоть раз мыл машину сам, знает, сколько приходится с нее смывать песка, пыли и черт знает чего. И все же – а сколько именно? И какую прописку имеет наша грязь – местную или ненашенскую?

Для эксперимента взяли «Волгу» (фото 2). Гладкие подкрылки не позволяют грязи скапливаться в «закоулках», а шины «на 15» – типичная «обувь горожанина». Приводим «брюхо» в максимально чистое состояние (каким образом и какой ценой – отдельная песня) и едем на дачу: это 62 км асфальта и совсем чуть-чуть грунтовки (на территории товарищества). Погода – солнечная, дождей давно не было. Выгружаем привезенный дачный хлам, чуть-чуть буксуем при развороте и едем обратно в Москву. Дальше – чистая площадка, соскабливание вновь обретенной грязи и ее взвешивание…

Полученные цифры достойны того, чтобы задуматься. С переднего подкрылка – 120 граммов, с заднего – 660, итого по кругу набегает 1560 граммов – и это только с подкрылков и брызговиков (фото 3). Еще 23 грамма – на ковриках. Результат: чистая снаружи машина сверкает белизной, а в пакетиках – 1583 грамма всяческой гадости. Где должна была в итоге оказаться вся эта грязь (и сколько ее уже там оказалось!), пояснять не нужно. Теперь помножим эти полтора кило на пропускную способность интересующих нас магистралей – килограммы лихо превратятся в килотонны...

Так что же – виновата дача? Да, точнее – грунт, мгновенно прилипающий к покрышкам и подошвам. Конечно – если проехать хотя бы десяток метров вот по такой дорожке, выходящей на трассу М10 (фото 4), тогда удивляться нечему. Но беда в том, что даже кратковременная остановка на сухой и твердой обочине неминуемо пачкает колеса. А если колес много, то и эффект куда заметнее.

Предположим на мгновение, что маршруты типа «Деревня – Город» вдруг полностью исчезнут – что тогда? Тогда горожанам останутся клумбы да газоны – даже самый убежденный противник сельской местности готов умиленно смотреть на травинку, пробиваю-



МНЕНИЕ БРИГАДИРА МОЙЩИКОВ

Константин Рожков,
Санкт-Петербург

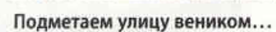
Дороги грязные оттого, что грязь с них не убирают вообще! Ее просто смачивают и отбрасывают струей воды к бордюру. А через десять минут, когда она высыхает, ничто уже не мешает ей подниматься в воздух и оседать на наших машинах, окнах и, что самое печальное, в наших легких! Их ни на автомойке не прочистят, ни в автосервисе не поменяют...



Эта «дорога» – одна из сотен грунтовок, примыкающих к трассе между нашими двумя столицами. Ложка дегтя? Да нет, набегает целая бочка…







Подметаем улицу веником…

Возле такого «газона» будет грязно всегда.

«Экологически чистый» кран в центре столицы: вонючий и неприкасаемый. Для строительной техники газоанализаторы и здравый смысл – не указ?



щуюся сквозь городской асфальт. Ведь ни Расстрелли, ни Казаков не смогут сделать привлекательным город, лишенный зелени. Но… наши ботинки – опять грязные! Утром – чистишь, перед совещанием наверху – опять чистишь, а выходишь на улицу – бр-р-р… И следы порой оставляешь такие, что даже Ватсон без всяких холмсов разберется что к чему, если потребуется. А если даже ботинки у всех в грязи, что ж говорить об автомобилях?

Еще одной из причин «неочищаемости» наших улиц являются именно газоны и их разновидности. Если грунт возвышается над бордюрным камнем (фото 5), то не бывать здесь ни чистым ботинкам, ни сверкающим автомобилям: асфальт неизменно будет покрыт слоем грязи. А вот от «правильных» газонов грязи нет – проверено на практике! Эксперимент поставили на тихой московской улочке: справа – тротуар, слева – нормальный газон. Снова взяли веник и совочек, скрупулезно подмели проезжую часть вдоль газона и взвесили полученную кучку мусора (фото 6), а затем проделали то же вдоль «каменного» тротуара. Результат – одинаковый, а потому «правильный» газон полностью реабилитирован.

ЗЕМЛЯ И НЕБО

А станет ли чище, если автомобили вдруг начнут летать по воздуху? На земле – станет, а вот в воздухе все останется по-прежнему. И как мы всем этим дышим, сказать сложно.

По данным НАМИ, в Москве на долю автомобилей приходится 90% выбросов CO и почти 50% выбросов окислов азота NO. Остальные источники – это промышленные предприятия, которым периодически «помогают» горящие торфяники. В результате продолжительность жизни москвичей на 6–8 лет ниже, чем у тех, кто живет вне крупных городов. А вообще десятикратное превышение санитарных норм загрязнения воздуха наблюдается в 50 городах России – этим дышат 36 млн. человек.

Любопытно, что в салонах автомобилей воздух в 2–4 раза грязнее наружного, а потому час езды в плотном городском потоке можно приравнять к выкуриванию пачки сигарет (ЗР, 1998, № 5, с. 14–18). Грязный воздух попадает в салон через систему вентиляции и кондиционирования, а также сквозь неплотности кузова. Салонные фильтры – штука хорошая, но они не очищают воздух от CO и NO_x, их удел – лишь грубая пыль.

Автомобильную «экологию» стерегут три кита – технический уровень двигателей, качество топлива и менталитет водителя. Первый кит, увы, совсем никудышный: процентов, эдак, девяносто (!) нашего автотранспорта ни в какие евронормы не укладывается. Обязать всех купить нейтрализаторы? Не получится – и дело даже не в политике, а в том, что эффе-



День города в нашей культурной столице… Комментарии нужны?



Обыкновенный грузовик на московской улочке – он далеко не самый грязный…

ктивная работа нейтрализатора возможна только в достаточно узком диапазоне состава топливной смеси. Для этого используется электронная система управления двигателем с обратной связью и кучей датчиков и зондов.

Второй кит тоже здоровьем не блещет: нашим действующим стандартом нормируются только некоторые физико-химические параметры топлива, которые прямого отношения к токсичности выхлопа не имеют. Исключение – разве что ограничения по содержанию свинца, бензола и серы. Но ведь есть еще и ароматические углеводороды! В нормах Евро III и тем более Евро IV их содержание ограничено: для Евро III – это 42%, для Евро IV – 30%. А у нас – не нормировано вообще…

Ну а хотя бы третий-то кит – богатырь? Да нет… Даже если всех россиян завтра силком пересадят на новые иномарки «а-ля Евро III» и вдобавок реконструируют все НПЗ, то идиллия продлится лишь до первой замены нейтрализаторов. Прием наших драйверов уже известен и апробирован – выколотить и вытрясти керамику из корпуса отработанного нейтрализатора да вварить туда трубку, чтобы выпуск «бубнил поменьше». И внешне красиво, и недорого! Да вот только загаживать атмосферу такой автомобиль будет куда больше, чем обычный исправный карбюраторный, – ведь его программу управления никто не менял, а потому работать он будет на обогащенных смесях!

ХОМО НЕСАПИЕНС

Конечно, кое-что от нас решительно не зависит. Скажем, если за вашим окном воняет такой вот горе-кран (фото 7), как под окнами редакции в центре Москвы, то жаловаться без толку: никакая экологическая милиция почему-то не может заткнуть его чадящую трубу. Хотя, в общем-то, и это – чисто человеческий фактор…

Дело в том, что вытряхивание пепельниц за окно по своей сути ничем не отличается от производства дрянного топлива и замены нейтрализаторов на пустышки. И пока наш менталитет не придет хотя бы к нормам Евро III, будет у нас грязно – никакими законодательными актами это не исправишь! Ведь недаром говорят, что придумывает закон – один человек, а как его обойти – тысячи…

Конечно, какой-то позитив все же есть. Карбюраторы мы объявили вне закона, на заправках появляется нормальное топливо, а в НАМИ придумали систему для комплексной очистки воздуха в салоне, которая фильтрует решительно все… И все же пока что у нас, извините, свинарник – как на улице, так и в душе (фото 8). А свинство – штука заразная. Не случайно те же супервоспитанные немцы и архигалантные французы уже через неделю после прибытия в «Шереметьево-2» запросто начинают швырять мимо урны окурки и ставить автомобили под запрещающими знаками… Есть и другая причина: они уверены, что в России им за это НИЧЕГО НЕ БУДЕТ…

Короче говоря, в чистых странах господствуют сознательность и, к сожалению, страх… Отсюда еще один печальный для нас вывод: до тех пор, пока в России сумма штрафа за любое нарушение закона существенно не возрастет, а наказание не станет неизбежным для пакостника любого ранга, наша страна так и останется эдаким «паркингом Юрского периода» (фото 9), где властвуют лишь сила и аппетит.

И кто выживет в этом «паркинге» – грязь или человек – вопрос открытый... □

МНЕНИЕ ВОДИТЕЛЯ

Олег Батюк,
Санкт-Петербург

Везу как-то работяг из Ленобласти на питерскую кольцевую – они там по две недели бригадой работают. А на дороге некоторые места – в сплошной грязюке: это самосвалы, выезжая с грунта, все вокруг метров на триста глиной уделывают. Зато как к нужному участку подъехали, так сразу обратил внимание: чисто! «Чего это, – спрашиваю, – мужики, летаете вы тут, что ли?» – «Да нет, – кисло отвечают они, – это начальник на участке такой…»

Расспросил. Оказывается, паренек-то совсем молодой – недавно Политех питерский закончил, в Финляндии стажировался. Так вот – он заставляет своих водителей перед выездом на трассу медленно проезжать через длинную яму с водой, как в армии! И по дну ямы еще бугорки, чтоб, значит, грязь с колес получше отбивать. А что рожи у мужиков скривились – так это оттого, что парень не только за машинами да за дорогой следит, он еще и в бытовках порядок установить пытается.

Где-то через месяц, уже с другими работягами, вновь подъехал к тому самому месту. Та же помойка, что и всюду… Спрашиваю про начальника и слышу довольный гогот – дескать, «нету его уже здеся!» Сплавили его в «управу» – «тама» пусть и умничает!

В управе, наверное, теперь станет чище. А «здеся» – опять в глине и грязи. И в бытовки никто не заглядывает, и машины мыть не заставляет, и над душой не висит. А по грязи... а по ней и в сапогах можно.

КАКОЕ МАСЛО ЖИЖЕ?

Синтетическое или минеральное?

Александр Шабанов

В эпоху былого дефицита боевой клич вроде «Масло дают!» срабатывал мгновенно: заветные банки расхватывали на ура. А что там внутри – летнее, зимнее, всесезонное – да какая разница? Выбирать – нечего, раздумывать – незачем. Это сегодня потребитель страдает от необходимости делать выбор…

В общем-то задача кажется надуманной – лей то, что рекомендует производитель и прописано в сервисной книжке. А если автомобиль выпущен в прошлом веке? Или просто хочется попробовать чего-то «супер»? И, наконец, самое злободневное…

СИНТЕТИКА ИЛИ МИНЕРАЛКА?

Попробуем разобраться. Мнения бытуют разные, вплоть до такого: «для «Волги» синтетика – слишком жидкая, вытекает вся».

Любое масло – это смесь некой основы, называемой базовым маслом, и пакета присадок, благодаря которым формируются заданные свойства масла – вязкостные, противоизносные, противозадирные, антиокислительные, моющие и др. Так вот – именно вид базового масла и определяет, что получится в итоге – минералка, полная синтетика или частичная, в просторечии называемая полусинтетикой.

Минеральное базовое масло – это остаточные продукты перегонки нефти – то, что остается от исходного сырья после того, как получены бензин и дизельное топливо. По сути, это те же комбинации углеводородных соединений, только тяжелых фракций, причем довольно часто с высоким содержанием серы. Добиться стабильного состава такого масла от партии к партии весьма трудно – и нефть может быть разной, и особенности технологии сказываются. А это плохо: вязкость непредсказуема и приходится пускать в ход специальные загущающие присадки. Количество их каждый раз подбирают индивидуально, по результатам входного контроля базового масла.

Присадки – ахиллесова пята минералки, поскольку под влиянием высоких температур они довольно быстро «срабатываются» – масло начинает менять свойства. Это особенно неприятно для изрядно послуживших моторов. Не случайно некоторые фирмы-производители негласно рекомендуют замену минерального масла уже через 5–6 тыс. км пробега.

Синтетическое базовое масло, напротив, «собрано» из необходимых видов углеводородов. В природе такой их комбинации может даже и не существовать, но ничего случайного в данном продукте нет – стабильность его высокая, а свойства – прогнозируемые. При этом загущающие присадки либо не нужны совсем, либо их требуется значительно меньше.

Помимо синтетики углеводородной есть еще полигликолиевая, а также галогенуглеродная. Впрочем, это – экзотика, а основное место на рынке принадлежит той, чьи масла на углеводородной синтетической базе.

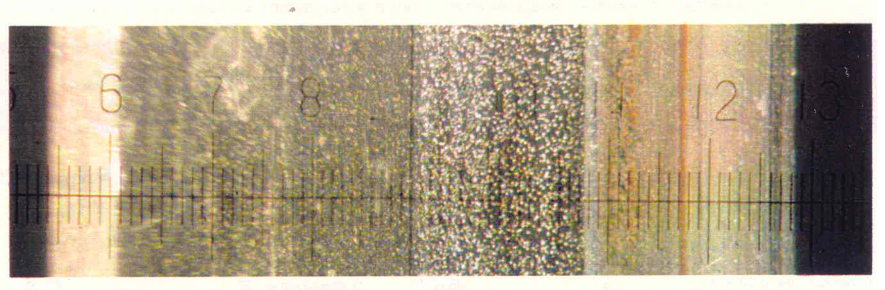
Полусинтетическое базовое масло – это смесь обычной основы минерального масла с синтетической: при этом процент последней – обычно 20–30, не более. Этого хватает, чтобы «подтянуть» какие-то свойства слабенькой минералки. Такое масло занимает промежуточное положение между минералкой и синтетикой – этакая «синтетика для небогатых».

Насколько реально тип масла влияет на стабильность его параметров, может дать представление простой эксперимент. Берем два масла одной российской фирмы – минералку и синтетику 5W40 и поочередно проверяем на одном и том же двигателе в течение 50 моточасов. Если пересчитать на пробег, получится где-то 4000 км. По ходу испытаний через каждые 5 моточасов отбираем пробы и измеряем параметры вязкости при разных температурах. Результат – на рисунке.

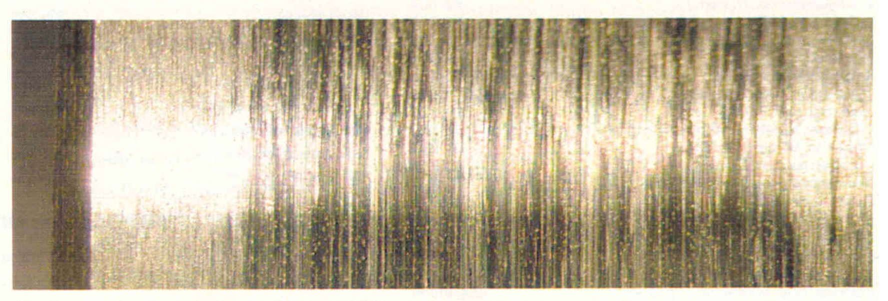
У минералки вязкость поначалу, как правило, значительно уменьшается – идет разрушение загущающих присадок, но с какого-то момента она начинает расти: сказывается накопление продуктов распада в масле. А вот участка стабильной вязкости практически нет! В определенной степени это, кстати, учитывают и требования SAE: согласно им, для таких масел допускается разброс вязкости при 100°С от 12,5 до 16 сСт (сантистокс – единица измерения вязкости), зато ее колебания укладываются в предел погрешности замера.

ЧТО НАПИСАНО НА БАНКЕ

Главный показатель для любого масла – его вязкость, которую характеризуют цифры на банках. Классифицируют вязкость либо по американскому стандарту SAE, либо по нашему ГОСТ. У нас – все понятно: если на банке, допустим, стоит

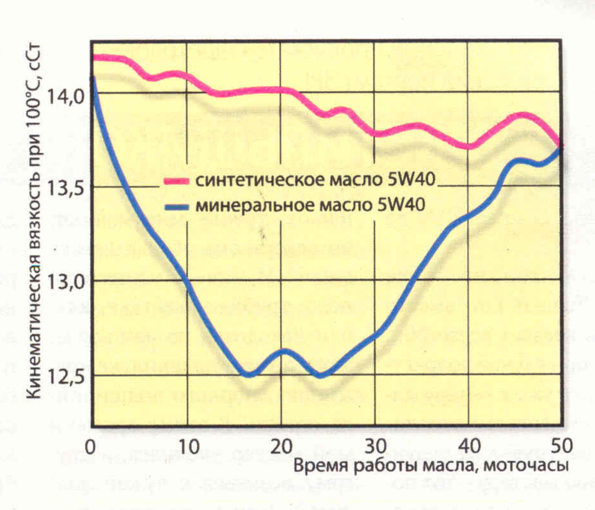


Обычная шейка коленвала под «мелкоскопом» – масло мотору понравилось.



А это масло в двигателе не прижилось. Какие-то четко выраженные зоны: то ли разрушение полимерной пленки, то ли эрозия, то ли еще что…

5з14, это означает, что в ней – всесезонное масло, о том же говорят и две цифры. Вторая – это вязкость при 100°С в сантистоксах (сСт), точнее – диапазон ее изменения. По ГОСТ для этого масла вязкость может изменяться от 12,5 до 14,5 сСт. А вот первая цифра дает ограничение вязкости при -18°С, обеспечивающей пуск двигателя зимой. Буква «з» показывает, что масло загущено вязкостными присадками.



У синтетики, в отличие от минералки, вязкость почти не зависит от срока службы.

По SAE все куда сложнее. Там у всесезонного масла тоже две цифры, разделенные буквой W. Но они обозначают температурный диапазон применяемости масла и его вязкость при 100°С. Например, 10W40 означает, что его можно использовать при температуре не ниже -20°С, а при 100°С его вязкость должна быть 12,5–16,3 сСт. 0W40 – значит работает от -30°С, 15W40 – от -10°С. Так что по классификации SAE прошлой зимой вообще в России ничего ездить не могло! Как бы не так! Хорошо, что не все знакомы с SAE…

Самое интересное, что **и для синтетики, и для минералки классификация вязкости – одинаковая!** Те самые цифры на банке, о которых щла речь, совершенно не зависят от состава масла! И это правильно – двигатель химической формулы масел не различает, ему нужную вязкость подавай.

ГОРЯЧО-ХОЛОДНО...

Но это еще не все. Двигатель работает, можно сказать, в невообразимом диапазоне температур, а вязкость с температурой меняется, да еще как! У того же самого масла 10W40 при 100°С может быть вязкость 14 сСт, а при –18°С – уже около 3500 сСт, то есть больше чем в 200 раз! Вообще же порогом проворачиваемости коленчатого вала считается вязкость около 5000 сСт и вовсе не оттого, что «вал в масло вмерзает». При такой температуре остатки масла, оставшиеся в системе, «дубеют», и ни масляный насос, ни сам вал уже не провернуть.

Поскольку зависимость вязкости от температуры неизбежна, очень бы хотелось иметь при низких температурах вязкость поменьше, а при высоких – побольше, но в меру. Соотношение вязкостей здесь задают два параметра – **температурный коэффициент и индекс вязкости**. Первый – это отношение разности вязкостей при 0 и 100°С к вязкости при 50°С. Чем он меньше – тем лучше. Для всесезонных минералок он в пределах 5–8, а для синтетик – 4–6.

Второй параметр определяют сопоставлением характеристики испытуемого масла с двумя эталонными. Для одного индекс вязкости принимается равным 100, для другого – 0. Чем выше индекс, тем меньше вязкость при низких температурах! Так вот, у самых лучших минералок этот индекс не поднимается выше 110–115, а для синтетик может доходить до 150! Вот почему двигатель на синтетике зимой завести легче. Кстати, нигде на банках индекс вязкости не указан – его можно найти только в ТУ или других документах на конкретное масло, но помнить о разнице этих параметров, а стало быть, и свойств при низких температурах надо!

Выходит, синтетика действительно «жиже», но только на морозе.

СТРАШИЛКИ НАПОСЛЕДОК

Какое бы масло вы ни предпочли, главным критерием выбора должны служить рекомендации завода–изготовителя двигателя, причем по конкретной марке. Особенно если речь о синтетике: она еще молода и не лишена некоторых болезней роста. Тех, кто этим пренебрегает, могут ожидать обещанные страшилки: примеры – на фото. Один и тот же мотор просто «погоняли» на двух разных маслах – результаты же ой какие разные…

Так что – читайте инструкции! И только затем делайте выбор. □

Почем километр пробега на «тверском» газе? Нужно ли пропускать пешеходов? Что делать, если под рукой нет трактора? За ответами приглашаем в сентябрьский почтамт ЗР!

ГАЗПРОМ ИЗ ПАРКА ТЕКСТИЛЬЩИКОВ

Загорелся идеей поставить на машину газобаллонное оборудование. Я живу в 100 км от Твери – решил остановиться на сервисе АЗС E Petrol, что находится в парке Текстильщиков. Год гарантии, чистые боксы, вежливые рабочие – что еще? Утром пригнал свой ВАЗ-21093 – сказали, что вечером можно будет забирать. Только вот одно смутило – один из спецов открыл капот и выдал фразу: «Ух ты, куда ж тут редуктор-то засунуть?» Может быть, «девятка» – редкое явление в наших краях? Ну да ладно…

Вечером забираю – все классно! Только вот вместо 37 литров влезает всего 20… Обещали при случае подрегулировать, но уже к вечеру машина встала совсем: отвалилась медная трубка от редуктора. Звоню мастеру – тот посылает на какой-то сервис, что на трассе Москва – Питер. Оттуда посылают еще дальше: мы, мол, кроме шиномонтажа, ничего не делаем! Через пару дней добираюсь-таки до парка Текстильщиков: трубку мне меняют, но вскоре она обламывается вновь! И ничего удивительного: трубка – жесткая, клапан находится на двигателе, а редуктор – на шпильке крепления опорного подшипника стойки! К этому времени мой мастер уволился, а другому возиться с чужой халтурой ну очень не хотелось… Двигатель протянул еще 100 км и опять встал. Прибавьте отвалившийся корпус воздушного фильтра, который прикрутили на две сорванные шпильки, часы ожидания в сервисе… Апофеозом стало стравливание 10 литров газа из баллона в багажник через отломившуюся отводную трубку. В итоге я, как и все тихие граждане нашей большой страны, все молча проглотил, а утром встал, демонтировал весь этот хлам и бросил на полку в гараже. Сэкономил классно: 130 км на газу за 9900 руб.! Благодарю компанию E Petrol за сервис…

С уважением,

ЮРИЙ ЧАРЫЕВ, ТВЕРЬ

Пропуск в цивилизацию?

Я недавно вернулся из поездки в Испанию. Стоит там подойти к переходу – водители останавливаются и машут рукой: проходи! Меня это поразило: вспомнил, как мчусь по Калуге и просто не замечаю «классового врага». Даже стыдно стало. Для себя сделал вывод – буду пропускать пешеходов, чтобы стать цивилизованнее. Пусть даже в глазах некоторых личностей буду казаться «чайником» и лохом!

ЕВГЕНИЙ ТЕПЛОВ, КАЛУГА

Пока у самого дитя не появилось – гонял, не обращая внимания на пешеходов. Теперь уступаю и мамашам с колясками, и просто пешеходам.

VEA

Увы, пешеход – человек второго сорта, вечный изгой. Такая вот уродливая норма жизни у нас возобладала. Но не пропустить человека с коляской… У нас люди первого сорта – те, что с «люстрами» и блатномерами, второй сорт – это просто с люстрами, третий – в престижных автомобилях без «иконостасов», четвертый – «простые» автомобилисты, а вот пятый сорт и ниже – пешеходы! А право проезда определяется в соответствии с занимаемой в курятнике жердью. В стране нет единых законов, все живут по понятиям! Окажись вы с коляской на пути VIP-кортежа – я не дал бы копейки за вашу жизнь…

ЮРИЙ

Когда был в командировке в Казахстане, позавидовал, как их ГАИ приучила уважать пешеходов: патрули становились в наиболее оживленных местах и начинали методично штрафовать. Постепенно водители привыкли, что пешеход – ГЛАВНЫЙ участник движения. Стоит только ногу занести над бордюром, как поток останавливается и ждет, когда ты соизволишь пройти. Очень даже приятно и не надо бояться ни за себя, ни за жизнь своего ребенка. Вот тебе и Азия – оказывается, она больше Европа, чем мы.

IVK1976

Пешеходов пропускать надо, не спорю. Я живу В Таганроге, и нас местная ГАИ к этому приучила. Но в то же время у пешеходов возникло стойкое убеждение, что пропускать их должны всегда – даже если до машины остается всего ничего. Сам пару раз был в такой ситуации, когда на переход буквально выбегает человек, не подумав посмотреть по сторонам. Он ведь на «зебре», а все остальное его не интересует! К сожалению, для ГАИ они не интересны – ведь прав для пешехода не надо, а выписывать штраф за неправильный переход, наверное, просто лень…

АНДРЕЙ

ПРАВО ПРОЕЗДА ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ЗАНИМАЕМОЙ В КУРЯТНИКЕ ЖЕРДЬЮ.



Желания – исполненные и загаданные

■ Благодарю вас за подаренную энциклопедию (ЗР, 2006, №5)! Замечательная книга! Только час ушел на то, чтобы ее просмотреть, а до ближайших выходных точно не оторвусь от нее. Все-таки мечты сбываются, и за исполнение одной из них, причем стоящей «в первых рядах», вам еще раз огромное спасибо! Благодарю Петра Степановича за пожелание удачи. С уважением,

ДЕНИС ИСАЕВ, ТОЛЬЯТТИ

■ Прочитал у вас про исполнение желаний – поделюсь заветной мечтой. Ну очень нужен мини-трактор! Уже года четыре мы с отцом вспахиваем поле под картошку на ВАЗ-21083, устраивая заодно шоу для соседей! Так как возможности воплотить мечту никакой, то надежда – только на вас! Фото – в качестве доказательства, жаль только, что я там в кадр не попал…



АЛЕКСАНДР АНДРЕЕВ, СТАРАЯ ЛАДОГА

■ Мне 13 лет. Читаю ваш журнал с шести лет – сначала брал в библиотеке, потом стал покупать. Мои любимые рубрики – «Автомобили» и «Тюнинг». Мы с папой мечтаем о Chevrolet Lanos. Я очень много знаю об автомобилях, но пока не знаю, где и как свои знания применить. Это – тоже моя мечта. Еще мечтаю хоть как-то поучаствовать в жизни автомобиля, что-то подкручивать, смазывать. Когда вырасту, то стану главным редактором «За рулем»!

КОНСТАНТИН СОЛОДОВ, КРАСНОГОРСК



■ В ЗР, 2006, № 6 увидел фото «восьмерки» где-то в Германии, но это – цветочки. Свое фото я сделал в Финляндии, город Турку. «Жигуль-копейка» до сих пор эксплуатируется местным финном. Если приглядитесь, заметите торчащую из решетки радиатора розетку для зимнего подогрева от сети 220 В.

СЕРГЕЙ КУЗЬМИН, МОСКВА



■ Откуда в Белгородской области африканские названия? С уважением,

МИХАИЛ КЛЕВА, ВОРОНЕЖ

РАЗРЕШИТЕ ВЫСКАЗАТЬСЯ...

■ В последнее время часто высказывают предложения передать регистрацию автотранспорта от ГИБДД в другие руки. Насколько мне известно, предлагалось передать ее, например, Минтрансу. Но чем Минтранс лучше ГИБДД? Ведь главная проблема – в отсутствии единой базы данных. Между тем эти данные уже сегодня есть у Федеральной налоговой службы (ФНС), для которой автотранспорт – суть объекта налогообложения, а водители и пешеходы – налогоплательщики. Так почему бы не передать регистрацию в руки ФНС?

В ГИБДД, возможно, скажут: «Придется их учить осматривать транспортные средства, выявлять перебитые номера кузова и т.п.» Не придется: ФНС сможет выдавать госномера на основе сверки информации в базе с документами, поданными на регистрацию! А сотрудникам ГИБДД останется «пробивать» автомобили на угон – во время техосмотра, при проверке на дороге и т.п. Но для этого первичная информация об автомобиле должна попасть в базу ФНС уже в тот момент, когда он только сошел с конвейера! Тем же порядком в базу внесут данные новых номерных агрегатов: двигателя, кузова, рамы. А ввезенные из-за границы автомобили и номерные агрегаты должны быть помещены в базу еще на границе России. Так станет возможно в любой момент узнать всю историю каждого автомобиля. Разумно?

ИГОРЬ ШЛЯХТО, НОВОСИБИРСК

■ В журнале периодически поднимается тема «нужности» или «ненужности» отечественного автопрома. Порой встречаются высказывания: мол, что надо снять все таможенные пошлины, побыстрее угробить автопром и ездить на «нормальных» машинах. Причем нередко (а в последнее время слишком часто) идет пустое, неаргументированное охаивание вместо разумной критики.

Я подметил одну интересную психологическую особенность: те, кто наиболее категорично и безапелляционно ругает российские автомобили, ненавидят все российское – судят о работе производителя по СВОЕЙ СОБСТВЕННОЙ РАБОТЕ. Эти люди или не работают вовсе, или их работа вредна для общества (воровство, взятки, мошенничество, контрабанда, подделка, обналичка и т.д.), или же они работают спустя рукава, подворовывая по мелочи у своего работодателя. Вот разумная критика – совсем другое дело: она ведет к улучшениям конструкции.

По моему мнению, российские автопроизводители меняются к лучшему. Но в чем они безнадежно отстали – это в имидже! Именно его надо поднимать, причем как можно быстрее. Ведь по данным маркетинговых исследований, человек, покупая себе автомобиль, ориентируется на техническую сторону вопроса в среднем не более чем на 10%. Остальное – имидж, престиж, называйте как хотите. Только никто не признается даже самому себе, что купил иномарку, чтобы покрасоваться, чтобы все завидовали, восхищались. Вот и придумываются разные сказочки про уникальную надежность, абсолютную безопасность и невообразимый комфорт, без которого – никак. Немало примеров, когда покупают "крутую" машину на последние деньги, не имея даже нормального жилья!

Изучите, пожалуйста, круг ваших читателей и их интересы. Безусловно, даже владельцам отечественных автомобилей интересно узнать про иномарки, особенно про новые технические решения. Но не в таком же объеме! Больше объективности и конструктивной критики, уделяйте основное внимание отечественным автомобилям! А про иномарки просто не забывайте. С уважением,

Ю. ШУБИН

Традиционные ответы главного редактора в прямом эфире на ежемесячные вопросы читателей.

Хочу высказать свое пожелание в адрес журнала. Когда сравниваете несколько автомобилей, пожалуйста, пишите, какой из них все-таки лучше и какой стоит брать! Например, в материале про «Логан», «Калину», «десятку» – и в других подобных материалах. Я, конечно, понимаю, что это будет своего рода реклама, но вы хотя бы намекайте на «правильный ответ», потому что хочется знать мнение профессионалов! С уважением, ДМИТРИЙ ЛЕБЕДЕВ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Мы не случайно «раскладываем» баллы по пунктам, оценивая разные качества машин. Возможно, вас мало интересуют размер багажника или геометрическая проходимость. В таком случае для вас лучшим окажется не тот автомобиль, который получил усредненный высший балл, а другой. Но, чтобы у вас могло сложиться полное представление, мы рассказываем о всех достоинствах и недостатках каждой модели.

Почему в нашей стране автомобили дороже, чем в Европе и США? К примеру, «Логан» в лучшей комплектации там стоит на 2 тыс. долларов дешевле. ЯРОСЛАВ

Вы не совсем правы насчет «Дачии-Логан» – в Европе она стоит в среднем от 7500 евро, то есть чуть дороже, чем в России. Комплектация в самом деле получше. У нас автомобили дороги из-за пошлин, из-за недешевой рабочей силы (например, в случае с «Логаном»), из-за большого спроса и – все еще! – отсутствия жесткой конкуренции.

Здравствуйте, уважаемый Петр Степанович! Скажите, пожалуйста, как вы относитесь к эротической рекламе на страницах ЗР? АНДРЕЙ, ИВАНОВО

Если речь о красивой рекламе – положительно, если там пугают пагубными последствиями управления автомобилем для выполнения демографической программы – отрицательно. А вообще-то, если серьезно, то мы руководствуемся законами РФ о рекламе – за их исполнением следят контролирующие органы.

Хочу через ваш журнал поблагодарить АВТОВАЗ за «Калину»: отличный автомобиль! Не понимаю тех, кто все время кричит, что отечественные машины – это хлам. «Калину» я купил в начале мая, потратил 1,5 месяца и 3000 баксов на тюнинг и доводку, в результате чего получил достаточно мощный (108 л. с.) и сбалансированный автомобиль. Почему меня называют дураком и говорят, что за все потраченные деньги можно было купить «Нексию» или «Акцент»? Почему люди не верят нашему производителю? СЕРГЕЙ, НИЖНИЙ ОДЕС

Я, разумеется, не вправе вас осуждать, но и становиться на вашу сторону тоже не стану. Сколько людей, столько и мнений. Кому-то нравится без особых усилий пилить дерево электропилой, а кто-то получает удовольствие от тяжелой работы двуручной. Как бы то ни было, далеко не все читатели разделяют ваше восторженное мнение о «Калине».

Года два назад в СМИ появилась информация о том, что ЗМЗ по заказу ВАЗа разработает и наладит производство дизельного двигателя для перспективных вазовских легковушек. Для этого даже планировали привлечь несколько зарубежных фирм. Известно ли ЗР что-нибудь про этот проект? ИГОРЬ, ЕКАТЕРИНБУРГ

Сегодня на ВАЗе ведутся работы по «Калине» с дизелем «Пежо» (читайте ЗР, 2006, № 6, с. 222). Проект с ЗМЗ остается лишь на бумаге.

Здравствуйте, Петр Степанович! Автомобили «Ламборгини» – зачем продавать их в России, если разрешенная максимальная скорость на наших дорогах 110 км/ч? И это после стольких разговоров о безопасности. Только не подумайте, что я против – у самого есть желание прокатиться на «Ламборгини»... АНДРЕЙ, ИВАНОВО

А где вы видели автомобили с максимальной скоростью 110 км/ч? Выходит, и «Ока» не для наших дорог?

Купили бы вы, Петр Степанович, какой-нибудь китайский автомобиль – именно из тех, какие сейчас производят? И если – да, то какой? ДМИТРИЙ, УФА

Лично я пока подождал бы...

Почему в отчетах ЗР о продажах иномарок нет места «китайцам»? Сколько их вообще продают? И какие модели популярны? А продажи «Славуты»? (Ее, конечно, мало, но все-таки...) ЧИТАТЕЛЬ

По каким-то соображениям все продавцы «китайцев» договорились давать данные о продажах только за полугодие и год – поэтому в квартальном отчете их нет. В отчете за 6 месяцев мы надеемся их уже учитывать. ЗАЗ в последние годы вообще не дает сведений о продаже своих автомобилей в России.

Прочитал статью «Куда уехала «Ода?». Мне она показалась странной. Не может быть, чтобы производство всех машин семейства ИЖ-2126, начиная от простого хэтчбека и заканчивая пикапами и вседорожниками, было убыточное, а «классики» и KIA Spectra – прибыльное. ВЛАДИМИР

Приведу один только факт: в 2005 году (с января по июнь) было произведено чуть меньше 8 тыс. автомобилей семейства ИЖ-2126. Часть из них до сих пор не распродана. А на автомобили «КИА-Спектра» у дилеров – очередь. Полагаю, других объяснений не требуется.

Недавно вы проводили тест с участием «Волги», «десятки» и «КИА-Спектра», причем в достаточно суровых условиях: плохие дороги, зимняя эксплуатация и т. д. Интересно, каково субъективное мнение участников пробега о приспособленности «КИА-Спектра» к российским дорогам, я имею в виду геометрическую проходимость, работу подвески, чувствительность к качеству топлива. СТАНИСЛАВ, ВОРОНЕЖ

На мой взгляд, «Спектра» показала себя вполне достойно. К нашим дорогам приспособлена ничуть не хуже отечественных автомобилей. Стуки в передних стойках на ходе отбоя были у машины изначально, но они не прогрессируют. Геометрической проходимости вполне достаточно для легкового автомобиля. 92-й бензин «ест» без замечаний.

Почему до сих пор не провели ни одного крэш-теста? ШТИРЛИЦ

Попрошу вас быть внимательнее. «За рулем» провел крэш-тесты «Газели» и автопоезда, смоделировал встречное столкновение двух машин и аварию загруженной «шестерки» с непристегнутыми пассажирами и т.д. Планируем провести очередное подобное испытание осенью.

В июле 2006-го страницу «ЗА РУЛЕМ» в интернете посетили 414 611 человек. В первую среду каждого месяца вы можете обратиться в редакцию через интернет (http://www.zr.ru) или по телефону (495) 207-27-33 и в тот же день получить ответ.

P.S. *«Зарулевцы»! Не забывайте указывать в своих посланиях контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru*

РАБОТОЙ СЕНТЯБРЬСКОГО ПОЧТАМТА ЗАВЕДОВАЛ МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН



МОКРОЕ ДЕЛО

Константин Рожков

Про мойку машин я знаю все – или практически все! У нас в Питере даже речка есть такая – Мойка... В апреле прошлого года я устроился работать стажером: устраивал способ оплаты – ежедневная. За год прошел путь до полировщика и бригадира.

Работу нашел через интернет: позвонил – пригласили на собеседование. На следующий день уже вышел «на службу». С собой надо было иметь резиновые сапоги, рабочую одежду и… что-нибудь поесть: кормить тебя никто не будет, а за первые три дня стажировки даже на обед не заработаешь. Да-да: по двенадцать часов в день вкалываешь (помогаешь «бывалым» мыть коврики, сушить машины, выполняешь другие несложные поручения), но тебе не заплатят и пятидесяти рублей. С четвертого дня начинается хоть какое-то обучение: доверяют взять в руки «Кёрхер» (аппарат высокого давления, на нашем языке – «парик»), и то лишь затем, чтобы ты вымыл… бокс! Поскольку у меня своя машина, вечером четвертого дня позволили на ней же и потренироваться.

С теми, кто считает, что мыть автомобили несложно, спорить не стану. Конечно, ежели в свое удовольствие трешь губкой собственную машину, тебя никто не торопит и это не двадцатое авто за день, то все ерунда, но бесконтактная мойка – совсем другое дело! Тут нужны навыки, опыт и, как бы смешно ни звучало, не каждому это дано. Если ты терпелив, зарплата пойдет по нарастающей. Первую полную получку я увидел через две недели (мне повезло, что так быстро). Обычно же обучение продолжается месяца два. Мойщик должен уметь не только хорошо и быстро мыть кузов автомобиля – его ждут стекла изнутри, пластик салона, а с ними – пылесос и «антидождь». Дальше – мойка двигателя, чернение колес, чистка дисков, удаление битумного налета, полимерное покрытие, химчистка салона и, как венец мастерства, – глубоковосстановительная полировка лакокрасочного покрытия. И это еще не все услуги из прайс-листа. Взять хотя бы удаление следов скотча. Сделать это, не оставив затертость на краске, считай, невозможно, но хороший мойщик справится – клиент на дорогом «Мерседесе» отговорок не примет. Таких примеров – куча.

Венца я достиг через полгода работы по пять дней в неделю. Но до сих пор сталкиваешься с проблемами, решить которые можно только опытным путем. И ты ищешь, ищешь: клиент всегда прав, даже если за это он не заплатит. У него простая логика – я приехал помыть кузов, значит, машина должна быть чистой – и за двести рублей, точнее за двадцать процентов от этой суммы, ты минут сорок стираешь скотч вокруг фары или надписи вроде «BMW E39» (маркером на бампере) и «ПРОДАЕТСЯ» (корректором на задних боковых стеклах). А затем делишь на троих мойщиков 40 рублей (полагающиеся 20% от стоимости услуги «Мойка кузова») – все это почти за час работы. Но клиент уезжает недовольным: из-под номера капает вода…

Психологическую устойчивость здесь приобретаешь на армейский лад. Но я стал гораздо спокойнее, избавился от юношеского максимализма и научился затыкать свою гордость – иногда бывает очень полезно. Этому способствовали не только клиенты, но и коллеги.

Портрет среднестатистического мойщика – это парень семнадцати–двадцати трех лет, не блиставший в школе – кстати, каждый второй состоит на учете в милиции (при въезде на мойку забирайте из машины все, кроме откровенного барахла). Здесь существует своя иерархия и дедовщина: новичка жалеть никто не будет, а любой «косяк» (ошибка) обернется матом и криком. Если новичок выдержит, сможет подать себя в выгодном свете, а главное – научится мыть, тогда все в порядке. Работать на мойке плохо или медленно никому не позволено – деньги делят на всех поровну и тебя либо уволят под нажимом остальных, либо отдашь им половину твоей зарплаты, а самому останется

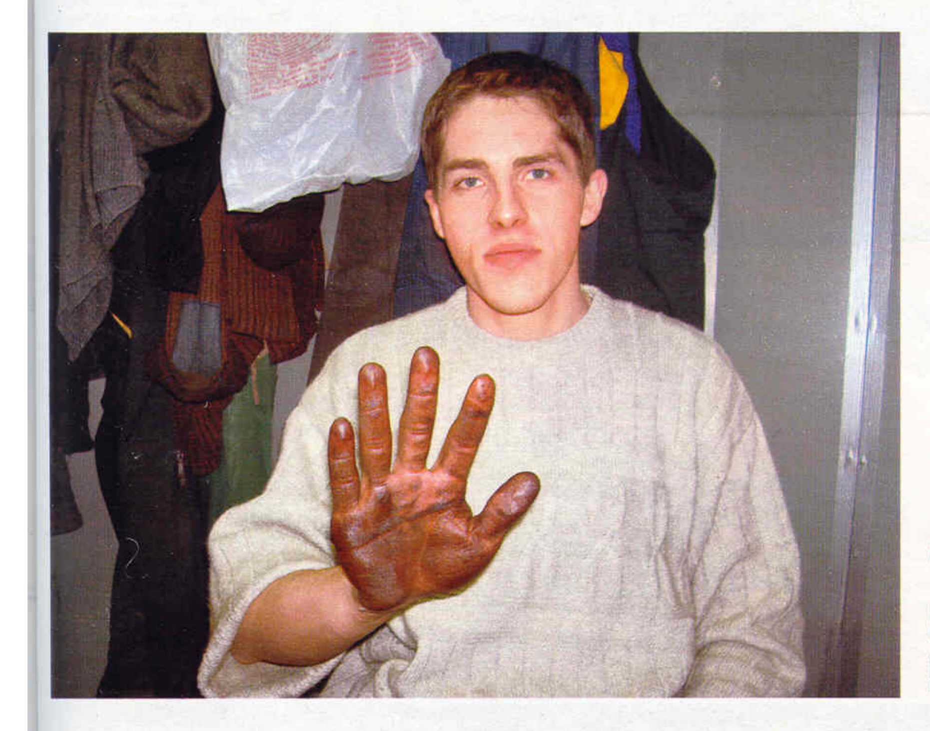
на дорогу, обед и сигареты (при этом тебя потерпят еще пару месяцев).

От морального – к физическому. Мойка, где я работаю, расположена на правом берегу Невы – прямо на набережной, возле пушечки с ядрами. Крыша ее – из прозрачного пластика, так что возникает парниковый эффект. Летом, при всех открытых воротах, температура в боксе до 37 градусов – и это при максимальной влажности. В общем-то терпимо, если бы не резиновые сапоги. Можно, конечно, предпочесть шлепанцы, но это опасно: на ноги попадает всякая дрянь, включая агрессивные щелочи. Или другое. Скажем, «обезжирку» (удаление битумного налета) производят уайт-спиритом или солляркой, испаряющимися при такой температуре с необыкновенной скоростью. Сочетание жары с концентрированными запахами выдерживает не каждый – даже у закаленного мойщика трещит голова. В дождь – свои «прелести»: крыша протекает по всей длине, заливая лампы дневного света, электросчетчик и так далее. Но наш директор полагает, что все в порядке вещей, а потому мы продолжаем с улыбкой работать – «авось пронесет».

Зима! Обогревается наша мойка (с боксом на пять машин) одним электрокалорифером, на который, естественно, тоже попадает вода. При минус двадцати пяти на улице у нас в боксе – не выше плюс десяти. При каждом открывании въездных ворот поток холодного воздуха крадет по 2–3 градуса. Работаем в двух свитерах и ватных штанах под комбинезоном. Вода замерзает прямо на машинах – температура кузовного железа равна уличной. Благодаря реагентам, которыми обильно посыпают у нас заснеженные улицы, каким-то образом растворяется и дорожное покрытие – с брызгами из-под колес эта мерзость попадает на автомобили, придавая им грязно-желтый оттенок. Шампунь не поможет, требуется «обезжирка», но не каждый на нее соглашается. В результате часть того самого покрытия (битума или еще чего – не знаю) при сушке попадает с кузова на руки мойщика – можете оценить чистоту моей ладони после пяти вымытых машин. Плюс ко всему на нашей мойке, извините, нет туалета, хотя ей уже два с половиной года! Надеемся, в ближайшее десятилетие что-то изменится.

Все сказанное наверняка создает впечатление, что я жалуюсь на свою жизнь, что в мойщики идут одни неудачники и что со дня на день я наложу на себя черные от битума руки… Это не так! В нашем деле есть и немало положительного. Не каждая работа может приносить до 2000 рублей в день (правда, это – рекорд, нормальным считается тысяча рублей). Не каждый клиент вынимает из тебя душу, с абсолютным большинством постоянных общаться интересно и приятно: кто-то предложит помощь (среди клиентов – гаишники, милиционеры, стоматологи), кто-то щедр на чаевые. У нас хороший, веселый коллектив – в нем не какие-то «гопники», а нормальные, далеко не глупые парни, полные оптимизма. К тому же автомобили – мое увлечение: не каждый может заглянуть в салон «Порше-Кайенна», «Мерседеса» в 221-м кузове или, скажем, «Скайлайна GTR». Я же могу не только заглянуть (само собой, предварительно отмываю руки!), но и прокатиться в этих машинах: некоторые клиенты при дефиците времени оставляют ключи и доверяют загнать автомобиль в бокс.

Мне это, не скрою, очень нравится. □





МУМИЯ, ЖАВОРОНОК И Я

Любовь Грибова

Типичная картина у продуктового японского магазина: домохозяйки в фартуках, будто только отошли от плиты, выходят из своих авто. Машина для японок – продолжение их домашней вотчины. Свой домик на колесах они украшают красивыми чехлами, мягкими игрушками, искусственными цветами и всякими веселыми «висюльками».

В Японии мне довелось прожить более десяти лет, но за правами я все же отправилась на родину. Однако знайте (если жизнь тоже забросит вас в Японию!): международные права действительны здесь только год, а потом вы все равно обязаны получить японские. Поэтому следующий этап на пути к колесам пролегал через экзамен в специальном месте – для краткости назову его просто Центром.

Тест по правилам дорожного движения приятно удивил: требовалось ответить «да» или «нет» на 12 вопросов (на английском языке). Они были несложными и не касались редко встречающихся на дороге ситуаций и знаков. «Вы выпили баночку пива – чувствуете себя хорошо. Можно ли садиться за руль?» – даже коварство было легким, как пивные градусы… А вот практическому экзамену предшествует подробный инструктаж о маршруте, но уже на непонятном мне языке: я с запозданием выяснила, что при неудачных действиях можно дать задний ход и повторить попытку. Но три известные ошибки все же служат основанием для снятия с маршрута: если ты заехал за стоп-линию перед знаком «остановиться», перепутал левостороннее движение с правосторонним (!) и выехал на красный свет…

Ровно в 10 часов площадка оживает – по дорогам начинают двигаться грузовики, мотоциклы и легковушки. Каждый экзаменуемый сначала проезжает маршрут пассажиром. Дорожных знаков – минимум. Небольшой отрезок пути – очень узкий, с прямоугольным поворотом и зигзагообразной змейкой. На первый взгляд ничего сложного – но мало кому удается сдать экзамен с первого раза. Один случай закончился даже трагически: наш сосед, научный сотрудник из Питера с 20-летним водительским стажем, получил инфаркт прямо в Центре после четвертой неудачной попытки…

Машина была широкой и длиннющей – лимузин без всяких натяжек. Наверно, я совершила уйму ошибок, но все они померкли в свете моего фиаско на горке. Там я в ужасе обнаружила, что просто не знаю, где находится ручной тормоз (а он был рядом с рулем в виде небольшой «заплатки» на панели, выдвигающейся вперед). Но я, не увидев привычного рычага, заерзала и, не отпуская ногу с педали, почему-то заглянула под сиденье. Инструктор крякнул… Неужели ему непонятно, что я не знаю, где этот чертов тормоз? Прибегла к

жестам – я стучала по месту предполагаемого рычага, сгибала в локте руку, изображала, что не вижу, где он, а «мумия», скосив на меня глаза, не издавала ни звука. Наконец, забыв бибикнуть, газанула и рванула к финишу. Надо было видеть, как таращила на меня глаза ожидающая публика. А муж смотрел испуганно: где ты, мол, застряла? Я чувствовала себя потерпевшей, а он, - виноватым…

Повторить попытку дают не раньше чем через две недели – в это время таким, как я, рекомендуют потренироваться в автошколе. Час езды стоит примерно 50 долларов. Щадя семейный бюджет, практиковалась с мужем на закрытой территории научного института – надо было привыкнуть к габаритам большой машины. Но в Центре опять не повезло. Казалось, я благополучно миновала трудные места – тогда почему листок со схемой маршрута,



Справа – моя преподавательница японского. А слева - ученица, то есть я...

на котором инструктор отмечает промахи, испещрен как контрольная у двоечницы? Ошибка в том, что я не обернулась перед поворотом – одной такой оплошности достаточно, чтобы оказаться «в пролете».

На исходе третьего месяца эпопеи с экзаменом я, приехав в Центр, узнала несколько человек из первого «набора» неудачников. Все – парни. А молодая незнакомая мне филиппинка грустно поведала, что сдает уже в девятый раз! Выяснилось, что она, чтобы добраться в этот единственный на всю префектуру Центр к 9 утра, в 6 часов отправляется в путь, используя несколько видов транспорта, и уже истратила на одну дорогу столько денег, что хватило бы на старенькую машину!

Так вышло, что филиппинка сдавала передо мной – я ехала пассажиркой. Она опять провалилась… Зато моя пятая попытка уже не казалась катастрофой. Доехав до финиша, скосила взгляд на листок и не поверила глазам: там не было ни одной пометки… Инструктор вышел из машины и пожал мне руку – какая честь! Я вдруг заметила, что у «мумии» приятное, мужественное лицо и добрые, умные глаза.

И вот, наконец, я еду по японским улочкам, слушаю приятную музыку и наслаждаюсь свободой, которой одаривает руль в собственных руках. А в голове вертится торжественная хайку: «Над простором полей – ничем к земле не привязан – жаворонок звенит».

РЕГАТА ДЛЯ ГОЛЬФ-КЛАССА

Игорь Моржаретто. Фото: Александр Батыру



...Теплый летний вечер, улица на Московской окраине. Она привела нас к металлическим воротам с надписью «Спорткомплекс «Старт». За деревьями поблескивала вода – там, в нескольких десятках метров раскинулось Химкинское водохранилище, а здесь жаркая, пыльная Москва... Ворота как бы нехотя открылись, выпустив один за другим три громоздких вседорожника, каждый из которых тащил на прицепе... белоснежную красавицу яхту! Мачты с парусами, правда, были аккуратно сложены. Вместе с друзьями и их плавсредствами мы отправляемся в ночной бросок из душной Москвы к берегам Псковского озера. И собираемся принять участие в очередном этапе Кубка Европы по парусной регате...

Караван яхт потянулся от Москвы «в сторону моря».

С таким грузом аппетит машины заметно растет.

Чтобы правильно закрепить прицеп на буксире, нужна сноровка.


Еще немного – и на мачте распустится парус.

КОЛЕСНО-ПАРУСНЫЙ СПОРТ

...Сначала человек придумал лодку, потом приспособил к ней парус. Чуть позже он изобрел колесо и с тех пор, наверное, мучился идеей – как бы совместить все это в одной конструкции? В 70-е годы во всем мире развернулось промышленное производство яхт класса «мини», главной особенностью которых стала как раз мобильность: при массе (вместе с прицепом) 750 кг и габаритах 2,5 х 5,5 м она «проходила» в прокрустово ложе европейских дорожных правил. Такую яхту (конечно, со сложенным и хорошо закрепленным такелажем) можно буксировать по любым дорогам с помощью любого автомобиля гольф-класса (и выше), причем вполне достаточно иметь водительское удостоверение категории «B». Только в столице России сейчас, по самым скромным подсчетам, около 250 таких яхт; куда больше их у жителей крупных городов Поволжья и Юга России. Наверное, это самое недорогое из элитных увлечений российского среднего (и выше) класса: ведь новая яхта с каютой на 2–4 спальных места и оборудованием для настоящих путешествий стоит от 7 до 17 тыс. евро в зависимости от комплектации – совсем как автомобиль! Недорого обойдется и прицеп: 25–30 тыс. рублей. Яхтсмены – люди самого разного достатка, и на соревнования в Псков яхты тащили самые разные тягачи – от новейшего «Джипа-Коммандер» до заслуженной «Волги».

...Два дня регаты прошли в одно мгновение; видимо, виноваты в том и белые ночи, и прекрасная погода, с которой нам здорово повезло. Конечно, кому-то вручили главный кубок, но ведь это не главное! Главное – ветер, рвущий паруса, разрезающий воду форштевень, брызги в лицо, общение с друзьями и – твердая уверенность, что все это повторится.

– Почему я этим занимаюсь? – автомобилист и яхтсмен Александр Аболонышев даже удивился. – А почему люди с радостью участвуют в разных трофи-рейдах по болотам, когда вокруг полно ровных дорог? Видимо, хочется что-то изменить в себе или хотя бы доказать – я могу гораздо больше, чем делаю в обычной жизни! И когда это получается – человек счастлив. Разве этого мало?

...ВКУС – СПЕЦИФИЧЕСКИЙ!

Отличный ответ на задачу 42 позволил Андрею Пасынкову из г. Кимры Тверской области стать очередным призером нашего конкурса. Он получит 6000 рублей.

Нечасто нынче встретишь автомобилиста, который, вооружившись лупой и микрометром, с упоением исследует грязноватые «кишочки» машины! Большинство – простые потребители, которым не так уж интересно, какие силы заставляют машину двигаться. Точно так не каждому программисту нужно знать, что происходит в ящике под названием компьютер. Но есть и те, кому «кишочки» интересны. Например, участники нашего конкурса. Дело ведь не только в размере премии за верный ответ.

На сорок вторую задачу многие ответили прекрасно – только выбирай! Устройство автомобильного мотора люди знают хорошо (любопытно, что в ряде писем упоминаются вазовские моторы – уж наверное, неспроста – накоплен немалый опыт...). Призер конкурса детально описал суть проблемы – и единственная слабинка ответа в том, что автор так и не попробовал «Тосола» на вкус. Но – правильно сделал, ведь «Тосол» ядовит. Помните, как Петрович сплюнул: «Фу, гадость!»

... Здесь пора вспомнить немного теории. Зачем двигатель усложнили довольно мудреной, закрытой системой вентиляции внутрикартерного пространства? Читатели делятся опытом: во многих случаях отключение этой вентиляции – когда шланг, например, выводят под машину – даже улучшает работу мотора. Выходит, система придумана «для головной боли»? Давайте разберемся.

Задача этой системы – исключить прямой выброс в атмосферу токсичных картерных газов – это и пары несгоревшего топлива вкупе с различными недоокислившимися соединениями, и пары масла, и частицы копоти, и смолы. Все это добро система направляет в цилиндры двигателя, где оно дожигается и становится частью обычных выхлопных газов. Пока состояние цилиндров, поршней и колец не вызывает вопросов, прорыв газов из надпоршневого пространства в картер обычно не превышает 1%. На работе двигателя этот «довесок» практически не сказывается. Другое дело в случае износа. Картерных газов становится много, давление в картере растет – к карбюратору либо дроссельному патрубку поступает немало продуктов, забивающих воздушные жиклеры, различные сверления, а в системе впрыска – попадающих на рабочий элемент ДМРВ, в регулятор холостого хода и т.д. Двигатель начинает капризничать. Если из-за «скисших» ДМРВ или регулятора, то отсоединение шланга, возможно, ничем и не поможет. Карбюраторный мотор без вентиляции может заработать лучше – топливно-воздушный заряд, при впуске заполняющий цилиндр, становится чище. (По этому признаку многие и решили, что мотор карбюраторный.)

Но до сих пор мы имели в виду «обычные» картерные газы, тогда как их состав может сильно измениться. В этом случае чаще всего возникают проблемы с пуском горячего мотора – если и заведется, то работает неважно. Классический пример – течь бензина из топливного насоса в картер при повреждении диафрагм. Масло, даже остывшее, становится жидким, уровень его выше верхнего предела (в этом случае и унос в вентиляцию гораздо больше!), к тому же в цилиндры попадает много лишних паров бензина, переобогащающих смесь. Но вы же помните, что Петрович нюхал щуп – и бензина не унюхал. Значит...

Подставив ладонь картерным газам, мастер обнаружил на ней «Тосол». Сладкий, но очень, поверьте, невкусный. Да еще и ядовитый. Конечно, это не цианистый калий, но сплюнуть не повредит, что опытный человек и сделал.

Как «Тосол» оказался в картере? Наш многоопытный призер это расписал в подробностях. Мы скажем коротко: мастера сервиса схалтурили – и прокладка между блоком цилиндров и головкой не обеспечила герметичности стыка. А «Тосол» очень текуч – и в этом случае дорожку в картер найдет! Остальное дело техники. Холодный двигатель заводится. А в горячем слишком много паров «Тосола». Попадая в цилиндры, они нарушают работу двигателя. Но самое страшное не это. Если в трущихся парах вместо масла окажется охлаждающая жидкость, это может обернуться его аварией, а затем – дорогостоящим ремонтом. Ездить нельзя! Так что предложение отбуксировать автомобиль обратно в сервис в устах Петровича прозвучало неспроста.

Мы поздравляем Андрея с победой!



Рисунок Сергея Савилова

ЗАДАЧА СОРОК ПЯТАЯ

ПОСМОТРИМ, КТО КОГО!

Наша знаменитость – «гонщик» Мишка и его «Самара» с тюнингованным мотором (говорит – 150 сил...) проиграли состязание скромному дачнику Ефиму Семенычу и его «сельхозчетверке»!

А дело было так. Сцепили задок к задку машины буксирным тросом, завели моторы, каждый врубил первую передачу – и вперед! Кто сдастся, тому бежать за новым аккумулятором. Неожиданно для знатоков тюнинга победила «четверка». Потребовали пересмотра результата. Но и вторично выиграла «четверка»! Любителям тюнинга крыть нечем – Мишка отправился за аккумулятором для Семеныча, слыша полное оптимизма напутствие: «Мишаня, будь у тебя хоть 500 сил, все равно уволоку!». Задача, ребятки, простая. Кто лучше объяснит результат?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 20 октября 2006 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: exp@zr.ru. Тел. (495) 207-79-84. Укажите полностью паспортные данные, контактный телефон, номера ИНН и страхового свидетельства Государственного пенсионного страхования.

По Сети бродил **МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ**

ШПИОНСКИЕ ИГРЫ

www.thecarconnection.com/Enthusiasts/Spy_Shots/S178.html

Они прячутся в зарослях и карабкаются на деревья, словно снайперы. Но в руках держат не винтовку с оптическим прицелом, а фотокамеру с мощным «телевиком». И цель – не вражеский солдат, а вожделенная новая модель, дебют которой еще только в планах. Результаты усилий фотографов-шпионов выложены на этом сайте. Поскольку производители прекрасно знают, что за новинками идет «фотоохота», в пробегах машины одеты в камуфляж. Силами художников сайта грядущие премьеры после компьютерной обработки предстают перед нами максимально приближенными к натуральному виде.



ПЕЖОНЫ

www.peugeot-club.ru

Французские «пежо» относятся к числу популярных на рынке подержанных автомобилей благодаря стильной внешности и надежности в наших условиях. Если вы присматриваетесь к покупке, загляните по вышеуказанному адресу. Вы найдете в клубе любителей «пежо» отзывы владельцев и советы по выбору той или иной модели. Здесь же можно дать объявление о куплепродаже авто или поискать нужную запчасть, если вы уже стали «пежоном».



КЛАССИКА ЖАНРА

www.mirbach.de/lng_ru/main.asp?lng=ru

У вас есть старинный автомобиль и вы хотите его выгодно продать? Или, наоборот, только собираетесь начать или пополнить коллекцию? А может быть, желаете придать лоска своему любимцу? Могу смело порекомендовать зайти в гости к одному из самых крупных реставраторов Германии – в ателье «Мирбах». Примечательно, что на сайте этого ателье, существующего с 50-х годов прошлого века, имеется раздел на русском языке, так что с общением проблем не возникнет. Впрочем, этот факт неудивителен: уже два года, как «Мирбах» открыл представительство в Москве.



ШАГАЕМ ПО МОСКВЕ

www.maps.yandex.ru/moscow_traffic

Пробки нарушают наши планы, заставляют нервничать и отнимают уйму времени. К сожалению, полностью избежать их автомобилистам столицы, наверное, не удастся уже никогда. Но минимизировать их влияние постараться можно! В последнее время в Сети нет-нет да появляются сайты, где в режиме «он-лайн» можно узнать о происходящем на дорогах. Раздел на популярном поисковом сервере «Яндекс» показался толковым и оперативным. Здесь можно не только посмотреть, на каком именно из московских проспектов образовался затор, но и прочесть комментарий, подведя курсор к интересующему перекрестку.



СВЕТИТЬ ВСЕГДА

www.ksenon.ru/?pageId=84

Холодный ксеноновый свет манит любителей технологического авангарда. Эта опция становится все доступнее, растет и число желающих поставить на свой автомобиль фары с газоразрядными лампами. Возможно ли сделать это самостоятельно? На какую сумму рассчитывать? Как установить «ксенон» таким образом, чтобы модные фары не слепили встречных водителей, а техосмотр был пройден без проблем? Что такое «псевдоксенон»? На все эти вопросы даст лаконичные ответы данная ссылка.



Читайте обновляемые ежечасно зарубежные и российские новости на сайте журнала «За рулем» www.zr.ru.

Ю. БУДНИКОВ,
С.-Петербург

Если на «Газели» старого образца откажет **механизм открывания капота**, не обязательно орудовать монтировкой! Рожковым ключом «на 10» отверните болты крепления фар (по три на каждую) и снимите фары. Через полученные проемы вы получите доступ к петлям капота. Открутив их болты, вы сможете приоткрыть капот с обратной стороны и отверткой сдвинуть защелку. После сборки есть смысл подстраховаться на будущее, привязав к защелке бечевку, тросик и т.п. и протянув ее в удобное место. Например, под левое крыло.

А. СЛЕПЕНКО,
Минеральные Воды

Визг моторчика отопителя в «Жигулях» – вещь досадная. Менять его целиком при нынешнем качестве запчастей – это лотерея. Лучше разберите моторчик и, развернув заднюю втулку «вверх ногами», набейте в нее графитной смазки. После такого ремонта отопитель моей машины уже два года работает тише нового.

У. ИЛЬЯСОВ,
Казань

В автомобилях «десятого» семейства ВАЗ **кнопка включения обогрева** заднего стекла расположена так, что руль может ее перекрывать. Включив обогрев заднего стекла, водитель порой об этом забывает, а светящийся индикатор в клавише, прикрытой рулем, не всегда заметен. Оставив автомобиль, хозяин рискует вернуться… к разряженной батарее. Я доработал клавишу (см. фото), сделав сверлом дополнительное окошечко на той стороне, что обращена к приборному щитку. Интересно, что сверло, пройдя слой черной пластмассы, прогнуло тонкий оранжевый светофильтр – и он, кстати, остался цел!



ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА



Лучшим в этом номере мы сочли совет Вячеслава ЗЕРНОВА.

Некоторые беды автомобилей ВАЗ хорошо известны владельцам. О том, как избавиться от одной из них, сегодня рассказывает ваш коллега-автомобилист, подполковник космических войск с Байконура.

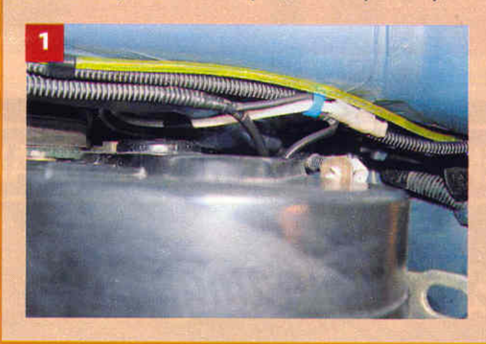
Автор лучшего совета получает от журнала премию 5000 рублей, а от компании «Апико-Авто» полезную в путешествиях вещь – автомобильный кипятильник для воды.

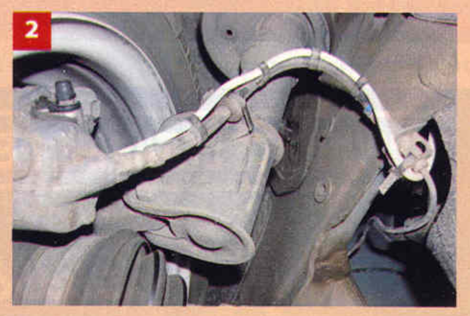


На современных переднеприводных автомобилях ВАЗ **сигнализация износа передних тормозных колодок** очень ненадежна. Провод, идущий к сигнализатору, нередко обламывается у соединительного разъема, в мороз кембрик трескается, вода и грязь вызывают ложные срабатывания. Между тем решить проблему можно, если вы удлините провода сигнализаторов – лучше всего при установке на машину новых колодок, но работа себя оправдает, даже если колодки на машине прослужили недолго и заменять их рано. Ваша задача – перенести электрический разъем в моторный отсек, где он гораздо меньше будет страдать от влаги и грязи. Кроме того, его можно надежно закрепить, избавив от чрезмерных вибраций (см. фото 1).

Нет необходимости подробно объяснять, насколько и как удлинить провод, идущий от датчика износа колодки к разъему, чтобы последний оказался в моторном отсеке. Провод ответной части разъема, наоборот, нужно несколько укоротить. Для защиты проводов стоит применить не хрупкий на морозе кембрик, а силиконовую трубку вроде той, что соединяет ресивер с регулятором давления топлива (на фото – белая).

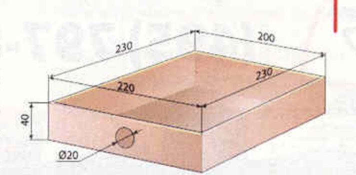
Удлиненный провод прикрепите к тормозному шлангу – это ограничит его вибрации (фото 2). Сигнализация вас не подведет!





А. ТИТОВ,
Ижевск

На **ВАЗ-2115** очень **неудобный «бардачок»**, причем маленький и узкий. Тем важней правильно укладывать его содержимое! Для этой цели я сделал из картона выдвижную коробочку. Борта можно соединить скотчем или склеить. Теперь в маленьком объеме аккуратно размещаю необходимую мелочевку. Размеры коробки – на рисунке.



Г. СОКОЛОВ,
Солянск Иркутской обл.

На автомобилях ВАЗ-2108 и др. **контакты звукового сигнала** в рулевой колонке изнашиваются и перестают надежно замыкаться с медными дорожками в рулевом колесе. Сигнал пропадает или срабатывает лишь в определенном положении руля. Устранить неисправность нетрудно. Сняв руль с вала, в гнезда контактных штифтов, расположенные в подрулевом переключателе, вложите шарики диаметром 5,5 мм от подшипника. Контакт восстановится надежно и надолго.

Г. НЕЛЮБОВ,
Москва

При замене глушителя на «Шкоде-Фелиция» сломалась **стопорная шайба подушки** (верхняя на снимке цела!). В продаже такую не всегда найдешь, а вот подходящий шплинт или кусок стальной проволоки в гараже отыщется легко. Шплинт, как видите, удобнее. До покупки штатной шайбы вполне послужит!



ПО ГАЗОНАМ НЕ ХОДИТЬ

Михаил Колодочкин

Генетика – штука хитрая. Взять, к примеру, волка. Он никаких кодексов и ПДД никогда не читал, однако же знает: если висят красные флажки, значит – нельзя! И старается не нарушать Закон, данный ему свыше. Прочая живность – тоже воспитанная: черти боятся крестного знамения, а вампиры избегают солнечного света. И только венец творения – человек периодически начинает «выступать», задавая вопросы типа: «А где это написано?»

Возможно, именно из-за подобной человеческой «непонятливости» в той же Америке до сих пор действуют смешные законы – в Алабаме, например, запрещено водить машину с завязанными глазами. Не исключено, что местного шерифа много лет назад так достал какой-то «сын юриста», что тот насел на законодателей – спасайте, мол… У нас же подобных запретов, формально говоря, нет – где, к примеру, сказано, что водителям джипов запрещено давить пешеходов, выходящих из магазина на тротуар? А поиск юридического оправдания для тех или иных правонарушений, даже самых, казалось бы, неоправданных и наглых, в последнее время входит у нас в моду… Но можно действовать иначе. Даже грамотному и воспитанному человеку не грех время от времени напоминать прописные истины – мол, по газонам не ходят, зверей в зоопарке не кормят, на трамвайных путях не паркуются! Во многих странах так и делают – ничего зазорного в этом нет. А еще иногда нужно говорить человеку что-то доброе – просто чтобы у него поднялось настроение. О том, как в разных местах Европы решают подобную задачу – наш фоторассказ.



Всем понятно, что запрещает делать этот голландский значок?



Голубая мечта автора – понатыкать вот таких столбиков «а-ля Голландия» по всем дорогам России. Чтобы даже тот, кто захочет «оседлать» разделительную полосу, физически не смог этого сделать.



Пиво «из горла» у нас пьют все и повсюду – даже девушки и даже в метро. А вот в Англии так не делают. То ли воспитание не позволяет, то ли штрафа боятся – все-таки 1000 фунтов стерлингов!




А это – трамвай на французский манер. Скажете – неповоротливый? Очень даже поворотливый, если только какой-нибудь хам не попытается припарковаться на рельсах. Борются с этим по-разному: мы избавляемся от трамваев, а Европа – от хамов…



Простите, как пройти в ГИБДД ОВД ГУВД МО МВД РФ?



Воспитанному человеку не нужно ничего разъяснять дважды. Если на асфальте немецкого городка нарисован велосипед, а правее – пешеход, то будьте уверены: на жизненное пространство того и другого никто не позарится.

СЕКРЕТ «ЧЕМОДАНА»

Сергей Канунников

Он и сегодня выглядит молодцом даже на фоне самых авангардных концептов. Покрасить металликом, обуть в широкие шины, добавить модного декора… Молодежь вполне примет машину за свою, не зная, что в 2006-м ей стукнуло 45. Для автомобиля – возраст очень солидный. Тем более, что судьба не раз пыталась скинуть его «с парохода современности». Даже собственные родители не возлагали на чадо больших надежд, сомневались в его способностях.

Руководители «Рено», уже приняв решение о постановке модели R4 на производство, до последнего момента все же сомневались: не опозорится ли фирма с неказистой, да что там – откровенно страшненькой машиной? Конечно, уже в середине 1950-х было ясно: заднемоторный «Рено-4CV», разработанный во время войны (ЗР, 2004, № 9), надо менять. В 1956-м по инициативе шефа компании Пьера Дрейфуса родился «Проект 350» – переднеприводный автомобиль с независимыми торсионными подвесками и двухцилиндровым моторчиком объемом 450 «кубиков». Вполне современная и даже передовая по тем временам конструкция! Тем более, что мотор вскоре заменили на 24-сильную «четверку» объемом 0,75 л (на часть ранних машин ставили и 600-кубовый агрегат).



На часть «Рено-R4» 1961–1962 гг. наряду с 24-сильным мотором 0,75 л ставили 600-кубовые агрегаты мощностью около 20 л. с.



«Рено-R4 Паризьен» – люксовая версия 1963 года.

Четырнадцать прототипов наездили в общей сложности пару миллионов километров, доказав не только жизнеспособность, но и надежность автомобиля. Вот только кузов… Высокий, с почти вертикальной задней стенкой и минималистской отделкой; между близко посаженными фарами – простецкая решетка радиатора. В общем, в «лице» машины была некая наивность, чтобы не сказать – глуповатость. Внутри она тоже не блистала выдумкой и богатством: из-под простенькой жесткой панели торчала кочерга коробки передач, стекла узких дверей – сдвижные. Перед самым дебютом дизайнеры, дабы хоть как-то облагородить кузов, украсили его третьим боковым стеклом. Правда, версию с двумя окнами R3 все же делали, но лишь до 1963 года.

Машину, по аналогии с уже выпускающимся «Дофином», хотели было назвать «Домино». Но перед самым дебютом, словно боясь новых насмешек, остановились на непритязательном обозначении R4.

Как только не иронизировали эстеты после официальной премьеры на Парижском салоне 6 октября 1961 года! Лишь самые благожелательные сравнивали автомобильчик с джинсами – совсем не нарядный, подходящий разве что фермерам, однако практичный. Иные ценители прекрасного придумывали «Рено-R4» обидные прозвища – мыльница, чемодан. Провал?

Продажи сразу же после дебюта пошли на ура! Покупатели оценили вместимость, мягкость подвески, клиренс 200 мм (во французской глубинке эти качества были отнюдь не лишними) и, конечно, доступность. Машина в базовой комплектации стоила не только дешевле знаменитого «Фольксвагена-Жук», но даже чуть-чуть меньше популярного «гадкого утенка» – «Ситроена-2CV».

Чтобы поддержать интерес к модели, ее модернизировали едва ли не каждый



С 1962 по 1985 г. на базе «Рено-4» выпустили около 100 тысяч фургонов.



«Рено-4 Пленэр» – нынче довольна редкая и особенно ценимая коллекционерами версия.

год, предлагали новые модификации. С 1962-го выпускали фургон – «каблучок» с высокой крышей и его грузопассажирскую версию R6 (некий аналог нынешнего «Кангу»). Годом позже появился 26-сильный мотор, а в 1964-м коробка с синхронизированной первой передачей. Вскоре увеличили колею, ввели радиальные шины, уменьшили дорожный просвет. Ведь поведение на виражах не было сильной чертой «Рено-R4» – почти все журналы мира обошли фото автомобиля, болтающего колесиками в воздухе. Когда журналисты смело закладывали на «чемодане» крутые виражи, зрелище получалось страшноватое.

Понемногу улучшали и комфорт. Например, экспортные версии оснастили складывающимися сиденьями. Со временем приемник стали монтировать в приборную панель, а не подвешивать под ней, как в первые годы выпуска. Нынче такие «опции» вызывают иронию, но в 1960-х новоиспеченные владельцы «чемоданчиков» им искренне радовались.

«Рено-R4» хорошо расходились не только на родине. Машины быстро завоевали весь мир. Их собирали в Южной Америке, несколько лет – в Австралии, для британского рынка – в Ирландии, затем (аж до конца 1980-х!) – в Югославии. Для теплых солнечных краев создали модификацию «Пленэр» – без крыши и дверей. За пять лет реализовали миллион «Рено-4» (с 1965-го буквы R в обозначении не стало). Машина заняла первое место по продажам во Франции, опередив главного конкурента – «Ситроен». Правда, последний вскоре отвоевал позиции. И в руководстве «Рено» вызрело решение –

создать самой популярной модели... конкурента.

Угловатый «Рено-6», дебютировавший в 1968-м, выглядел, конечно, современнее «четверки». Внутренняя отделка – побогаче, стекла в дверях – нормальные, опускные. Пора отправлять в отставку «пенсионера»? Но покупатели отказываться от него не собирались. Поэтому вместо прекращения производства в 1970-м провели очередную модернизацию: подновили салон, наконец-то перевели электрооборудование с 6 на 12 В и даже оснастили правую переднюю дверь... замочной скважиной. Одновременно вместо «Пленэра» выпустили простенький «Рено-Родео» – помесь пляжного кабриолета и фермерского грузовичка.

Жан Ределе из известной спортивными моделями фирмы «Альпин» даже построил на базе «Рено-4» прототип минивэна. Правда, оригинальная машина с задним двигателем и приводом на передние колеса (!) понимания у руководства «Рено» не нашла.

В 1970-х на «Рено-4» стали ставить моторы объемом 0,85 и 1,1 л – оба 34-сильные. Часть узлов трансмиссии взяли от стартовавшего в 1972-м «Рено-5». В 1980-м «Рено-6», который 12 лет назад сделали на смену «четверке», сняли с производства, а «чемоданчик» отпраздновал продажу 6-миллионного экземпляра!



«Рено-Родео» с кузовом типа «проще некуда».

Тем временем конструкторы и дизайнеры работали сразу над двумя прототипами, один из которых должен был стать серийным в 1986–1987 гг. и наконец сменить «четверку». Через пару лет один проект закрыли, второй, по сути, начали заново. А «Рено-4» в 1983-м... оснастили передними дисковыми тормозами. Через два года альтернативные проекты и вовсе свернули. А ветеран «Рено-4», вернее, прибыли, которые он приносил, позволил руководству фирмы во главе с Жоржем Бессе начать сложное и дорогое дело – вывод производства со старейшего завода компании в Бийанкуре, пригороде Парижа. Завод закрыли в 1987-м, сократив 21 тысячу рабочих. Бессе поплатился за это: погиб от пуль, выпущенных членами левацкой прокоммунистической группировки.

Теперь «Рено-4» был скорее не машиной для бедных, а культовой игрушкой оригиналов. Именно им адресовали специальные серии. Например, «Салю» – красные и серебристые «чемоданчики» с яркими деталями отделки для немецкого рынка. Кстати, в 1989 г. «четверка» получила почетный титул самого продаваемого импортного автомобиля в Германии за всю историю! Уже в 1980-х умельцы кроили из подержанных «чемоданчиков» тюнинговые аппараты, разнообразные кабриолеты. А самые рьяные фанаты считали высшим шиком сделать к «Рено-4» небольшой прицеп – грузовой, а еще лучше жилой из такой же, но уже негодной к реставрации машины.

Наконец в 1992-м миру предстал преемник «четверки» – «Рено-Твинго», спроектированный инженерами и дизайнерами, которые годились в сыновья тем, кто более 30 лет назад создал неказистый высокий автомобильчик. Последние 1000 машин версии «Рено-4 Байбай» из восьми с лишним миллионов, выпущенных с 1961 года, разобрали мгновенно.

Трудно объяснить столь горячую и многолетнюю любовь лишь рациональными соображениями: низкой ценой, простотой и надежностью конструкции. Секрет «чемодана» сродни популярно-



«Рено-6» выпускали в 1968–1980 гг.

сти музыкальных шлягеров: простые мелодии притягивают даже любителей классической музыки.

История «Рено-4» не закончилась снятием с производства. В 1990-х японская фирма DAMD предлагала очень похожие на «четверки» машины с узлами «Сузуки». Испанская мастерская «Игуана Китс» делала репликары из подержанных «рено-4». Предлагали готовый автомобиль или кит-комплект для самостоятельной сборки. Ну а поклонники чистоты жанра от Аргентины до Норвегии скрупулезно реставрируют «чемоданчики», чтобы гордо выехать на ретровыставку или ралли. Встречаясь на дорогах с современными автомобилями, старенькие «рено» не отводят взгляд лупоглазых фар от причудливых «люстр» потомков. Молодым еще предстоит доказать свою состоятельность. И уж точно никто из новичков не проживет так долго и не найдет столько поклонников. □



Внешне «Рено-4» 1980-х отличался от ранних версий лишь элементами отделки; конструкция, в целом, сохранилась.



Один из многочисленных «самопальных» кабриолетов, созданных уже в XXI веке.



Красавица «Лянча-Фламиния GT» оснащена 2,5-литровым двигателем V6.

Чехословацкой «Шкоде-Популяр» непросто вернуть былую красоту.



НАЙТИ ЖЕМЧУЖНОЕ ЗЕРНО

Сергей Канунников.
Фото: Константин Якубов

Десять дней! Столь феноменально долгий срок отмерили фестивалю «Автоэкзотика» в связи с 10-летием. Интересно, выдержал ли хоть кто-то из владельцев раритетов полторы недели на Тушинском аэродроме без перерыва и замены? Поступок достоин книги рекордов!

Впрочем, выходного, а то и пары, действительно не жалко. Невзирая на жару и пыль, поднимаемую неуклюже прыгающими по кочкам стрит-, дрэг- и прочими рейсерами. Несмотря на Шум (именно с большой буквы!), способный, кажется, разорвать кузова «шумомобилей», под завязку начиненных сверхмощной аудиоаппаратурой.

Все это стоит терпеть, только если среди изобилия машин удается найти что-то свое, близкое личным интересам. Искать, кстати, стало проще. Клубов приверженцев одной марки или направления – все больше. Интересно, что в Тушино колонной прибыли даже несколько «москвичей-2141» и их модификации, рожденные в годы бурной деятельности завода, предшествовавшей его краху. А что? Двухдверный «Дуэт» – еще какая экзотика.

Как и ВАЗ-2101 и 2103, сохраненные в полностью оригинальном виде. Пробег «копейки» – всего 3500 км! А рядом… Ну да, это ранняя 21-я «Волга». Да еще с автоматической коробкой. Думал, таких уже не сыскать!

Еще минут десять топаю по пыли и изнуряющей жаре… Добираться до другого конца поля стоило хотя бы ради этого «Москвича-400». Столь профессионально отреставрированный автомобиль не стыдно поставить и на престижной западноевропейской выставке олдтаймеров. Неплохую компанию спортивных автомобилей 1950–60-х собрали под флагами ретро-ралли «Золотое кольцо». Кстати, за одни выходные прошли два аналогичных соревнования, да еще и под одним названием! Сами-то организаторы и участники не запутались?

Грузовики ГАЗ-51 и ЗИС-150, конечно, не столь эффектны, как «лянчи» и «мерседесы». Но их нынче «в миру» встретить сложно. Довоенную «Шкоду» – тем более. Правда, она пока в состоянии «какой нашли». Но главное – машина, похоже, попала в хорошие руки.

Жаль, что на московской «Экзотике» стало меньше автомобилей из других

Рижская «Волга» получила приз за прекрасную реставрацию.



«Интернешнл-Харвестер» и сейчас готов мчаться на пожар.





«Опель-Кадет» прожил долгую трудовую жизнь. Приобрел немало недугов, но до «Экзотики», хоть и не без посторонней помощи, добрался.

Вот уж действительно редкость! Австралийский «Холден-EG» с 90-сильным 2,2-литровым мотором 1963 года обосновался в России еще в 1973-м.



городов. Очевидно, многих отпугивают московские цены, в том числе на квадратные метры пыльной тушинской травы. Не отпугнуть бы и зрителей: 500 рублей за билет – многовато!..

И все-таки, несмотря на жару, пыль и музыкальный грохот, я приду и на следующую «Экзотику». Ведь на нынешней все же нашел для себя жемчужные зерна. А вы? □

Французская «Симка-8» – аналог итальянского ФИАТ-1100 – родилась в далеком 1939-м.



МАШИНЫ ВРЕМЕНИ

Представляет ведущий рубрики Анатолий Сухов

СИТИМОБИЛЬ

Четыре года назад появление «Форда-Фьюжн» дало начало новому классу автомобилей – UAV (автомобиль для городской жизни). В России новинку распробовали не сразу (отчасти из-за высокой начальной цены), зато теперь «Фьюжн» вместе с «Фокусом» и «Фиестой» входит в тройку самых популярных моделей «Форда». Основное значение слова fusion – сплав, в данном случае сплав разных типов автомобилей. Солидная внешность, увеличенный дорожный просвет и высокая посадка достались «ситимобилю» от «паркетника», большой внутренний объем трансформируемого салона – от универсала, а скромные габариты и отменная управляемость – от легковушки.

Теперь, когда ценники «Форда» переписаны с евро на доллары, за «Фьюжн» выстроилась очередь. Правда, сравнительно небольшая – на два-три месяца. Хорошим спросом пользуются все три комплектации: Core, Trend и Elegance. Первая – самая доступная ($13 000). Она включает четыре подушки безопасности, ABS+EBD, усилитель руля, противотуманные фары. Но поднимать-опускать стекла и регулировать зеркала здесь придется вручную. А также смириться с отсутствием кондиционера, центрального замка и единственным двигателем – 1,4 л (80 л.с.). Зато, доплатив $1000, можно взять машину с «автоматом». Вариант Trend можно заказать уже с мотором 1,6 л (100 л.с.), но за него придется выложить более $15 000. Сюда входит полный электропакет: центральный замок (включая дистанционное отпирание багажника), подогрев и электрорегулировка зеркал, передние стеклоподъемники, «вежливый свет» и аудиосистема с приемником и CD-проигрывателем, а также кожаная отделка рулевого колеса. Главное отличие Elegance, не считая отделки, – кондиционер в списке основного оборудования. Кроме того, можно заказать вариант «Фьюжн плюс» с окрашенными в цвет кузова молдингами, тонированными стеклами, новой отделкой салона и аудиовидеосистемой для задних пассажиров. Это уже идеальный вариант не только для поездок на работу, но и для дальних путешествий. Впрочем, и в городских пробках кинотеатр в машине может пригодиться – чтобы дети не скучали.



ФРАНЦУЗСКИЙ КЭБ

«Ситроену-Берлинго» в этом году исполнилось десять лет. То, что в Европе он стал хитом продаж, неудивительно: там развозным фургончикам работа всегда найдется. Но и у нас «француз» прижился, причем, главным образом, в пассажирском варианте. Чем же привлекает «каблучок»? Во-первых, ценой: чуть более 12 тыс. евро в базовой комплектации с мотором 1,4 л (75 л.с.). Пусть приборная панель отделана простенькой пластмассой и в кузове не весь металл упрятан под накладки, зато есть все действительно необходимое: ГУР, регулируемая рулевая колонка, обогрев зеркал, корректор и омыватель фар, подушка безопасности водителя, подогрев передних сидений, иммобилайзер. Добавим к этому великолепный обзор, хорошую экономичность и длинный список дополнительного оборудования даже к базовой версии: левая сдвижная дверь, кондиционер, многофункциональная крыша, круиз-контроль и многое-многое другое. Чтобы не переплачивать за опции в розницу, можно заказать комплектацию Multispace: с двигателем 1,4 л он обойдется всего на 600 евро дороже, а с 1,6 л (14 320 евро) в него дополнительно входят задняя подъемная и левая сдвижная двери (в базовом варианте задние – распашные). Пожалуй, единственный «прокол» – отсутствие ABS в базе: за нее придется доплатить 570 евро.



СЕРВИС-МОБИЛИ «АВТО ГАНЗЫ»



У «Авто Ганзы» появился современный эвакуатор на платформе «Фольксваген-Т5», способный вывезти автомобиль даже из подземных стоянок и многоместных гаражей. Он оснащен мощной лебедкой тяговым усилием в 4,6 тонны, что делает возможной перевозку любых моделей VW. Другой специальный автомобиль (с полноприводной трансмиссией) предназначен для мобильной помощи на дорогах. Он оборудован всем необходимым для экспресс-ремонта, набором запасных частей и даже кассовым аппаратом и выезжает, как правило, в двух случаях: при невозможности погрузки ТС на обычный эвакуатор и когда нельзя пустить двигатель из-за разряженной батареи.

«МАЗДА-6» БЕЗ... ДЕНЕГ

Компания «Независимость» совместно с МДМ-Банком предлагает покупателям уникальную кредитную программу на покупку «Мазды-6». Если вы в возрасте от 21 года до 60 лет и проживаете в Москве или Московской области, то можете стать владельцем «Мазды-6» без предварительных трат: по условиям кредита первоначального взноса просто нет. Вам не понадобятся и поручители, а все выплаты можно растянуть на 5 лет. Ставка по кредиту составляет 11,5% годовых или даже меньше – при положительной кредитной истории в любом банке. Вместе с кредитованием вам предоставляются услуги по страхованию машины в пяти ведущих компаниях: Ингосстрах, РЕСО-Гарантия, Альфастрахование, Росгосстрах-Столица и Ренессанс Страхование.



«ЭОС» В ЧЕТЫРЕХ ВАРИАНТАХ

В салонах российских дилеров «Фольксвагена» представили новый купе-кабриолет «Эос». Это первый серийный четырехместный автомобиль с металлической крышей из пяти частей и встроенным стеклянным люком (ЗР, 2006, № 7). На нашем рынке его предлагают с бензиновыми моторами 1,6 FSI (115 л.с.), 2,0 FSI (150 л.с.), 2,0 TFSI (200 л.с.) и 3,2 V6 (250 л.с.). Все модификации, кроме последней, с 6-ступенчатой механической КП, а кроме первой – со спортивными сиденьями. Топовый вариант оснащен секвентальной коробкой DSG, легкосплавными дисками, автоматической климатической установкой, имеет хромированную решетку радиатора и светодиодные задние фонари.

Цены на «Фольксваген-Эос» (в долларах): 1,6 FSI – 34 876; 2,0 FSI – 36 216; 2,0 TFSI – 40 564 и V6 – 51 151.



ТАКОГО ЕЩЕ НЕ СТРОИЛИ

«БМВ Руссланд Трейдинг» и компания «РосЕвроДевелопмент» подписали договор о строительстве складского комплекса запчастей немецкого концерна в подмосковном Крекшине. Площадь его – более 12 500 м^2, а в дальнейшем возможно расширение складских площадей до 16 000 м^2. Это будет крупнейший в России региональный дистрибьюторский центр.

«СУЗУКИ SX-4» УЖЕ В ПРОДАЖЕ



Желающие могут обратиться в торгово-сервисный комплекс «Автомир» на Дмитровском шоссе. У машины с мотором 1,6 л (107 л.с.) сравнительно небольшие габариты, высокий клиренс, достаточно просторный салон. В переднеприводном варианте коробка передач автоматическая, в полноприводном – механическая. В базовой комплектации SX-4 по цене $21 300: 6 подушек безопасности, CD-MP3-чейнджер, климат-контроль, система пуска двигателя без ключа, ABS и EBD. Версия с полным приводом и механикой стоит $22 400.

«МИШЛЕН» ГОТОВ ПОМОЧЬ

Компания «Мишлен» провела акцию в поддержку сети грузовых шинных центров «Тайр Плюс» в России. За два месяца ее трейлер прошел по стране 120 тысяч километров, посетив 40 дилерских центров в двадцати пяти городах, где французские специалисты знакомили с технологиями «Мишлен», позволяющими существенно продлить срок эксплуатации покрышек.

Тем временем завод легковых шин «Мишлен» в подмосковном Давыдове, где занято 1000 человек, вышел на полную мощность: здесь ежедневно выпускают 4,5 тысячи шин марок «Мишлен» и «Клебер» диаметром 13, 14 и 15 дюймов.



ОТКРЫЛИСЬ

УФА

Холдинг «ТрансТехСервис», крупнейший региональный дилер БМВ в России, открыл здесь свой второй дилерский центр.

МОСКВА



Компания Mercury, эксклюзивный импортер «Феррари» и «Мазерати» в России, открыла салон этих культовых марок в подмосковной Барвихе, в Luxury Village. Это уже второй шоу-рум итальянских премиум-брендов, первый – в Третьяковском проезде, в столице.

Группа компаний «Автомир» открыла новый торгово-сервисный комплекс на Дмитровском шоссе. Это 14-й в Москве мультибрендовый центр нового формата по продажам и обслуживанию автомобилей «Рено», КИА, «Сузуки» и ВАЗ. Для каждой марки – отдельный шоу-рум. Площадь центра – более 6,5 тыс. м^2, из которых 2,5 тыс. – сервисная зона.



МОСКВА



На 16-м километре МКАД открылся второй дилерский центр компаний СИМ по продаже и обслуживанию автомобилей «Рено». Центр RenaMax общей площадью 1,2 га располагает складом запчастей и техцентром на 17 постов.

МОСКВА, НОВОСИБИРСК, КРАСНОЯРСК



Компания «Пежо Рус Авто» дала старт четырем дилерским центрам в России. «Аврора» и «Автофранция» – в столице, «Патриот Авто» в Новосибирске и «Медведь-Сервис» в Красноярске. Коммерческий директор компании Роберт Прусински отметил почти 60-процентный рост продаж с января по апрель 2006 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.



ОБЪЕДИНЯЙ И ВЛАСТВУЙ?

Владимир Салмин

Крупнейшие игроки российского автомобильного рынка – мультибрендовые компании начали активную борьбу за «расширение сфер влияния», прибирая под свое крыло все новые марки. Иностранные представительства, предпочитающие продавать автомобили через фирменные сети, им в этом, как ни странно, не препятствуют. Даже идут навстречу.

КОМПАНИИ НАБИВАЮТ ПОРТФЕЛИ

Автомобильный рынок в России продолжает стремительно расширяться, и производители не успевают создавать дилерскую сеть. Независимые продавцы в этих условиях чувствуют себя на рынке достаточно надежно и, конечно же, пользуются ситуацией. Охота идет за наиболее популярными в стране брендами. На пике спроса – «Тойота». Первой право торговать ее продукцией получила группа компаний «Независимость», один из крупнейших в России холдингов по сбыту, ремонту и обслуживанию, в активе которой «Ауди», «Фольксваген», «Ленд-Ровер», «Ягуар», «Вольво», «Форд» и «Мазда». Выйти на «Тойоту», которая так ценит индивидуальность в бизнесе, «Независимости» помогла британская компания «Инчкейп» (Inchcape plc), специализирующаяся на розничной продаже машин в Европе. «Тойота» и «Лексус» – ее давние партнеры. Российская и британская стороны создали СП по продажам и обслуживанию автомобилей «Тойота» в Московском регионе, и уже началось строительство двух автоцентров, открытие которых намечено на вторую половину 2007 года.

«Тойоту» заполучил к себе и другой кит российского рынка – группа компаний «Рольф». Предприятие с миллиардным годовым оборотом, входящее в десятку крупнейших в стране, продает «Мицубиси», «Форд», «Мазду», «Ауди» и «Хёндай», а в начале этого года заключило договор с «Пежо» и «Мерседесом». Первый дилерский центр «Рольф-Toyota» откроется весной 2008-го на МКАД. «Рольф» планирует создать 60 таких центров по всей России и к 2008 году иметь в портфеле 13 брендов – в полтора раза больше, чем сейчас.

Заполучить «Тойоту» мечтают и другие дилеры. В прошлом году «Бизнес Кар» заявил о намерении вложить $75 млн. в пять новых центров «Тойоты» и «Лексуса». Несмотря на то что японский производитель занимает среди «западных» марок в России лишь четвертое место, его потенциал оценивается как один из самых высоких. На российском рынке доля «Тойоты» среди иностранных брендов – 10%, и руководители компании объявили наш рынок вторым по важности после Китая. Заарканить «Тойоту» важно еще и потому, что с открытием завода в России спрос на автомобили должен очень вырасти. По прогнозам, компания захватит до 14% рынка, что по европейским меркам – позиция ведущего игрока.

Вторая по востребованности и заманчивости марка – «Форд», широко развернувшаяся в Москве и Петербурге. Группа компаний «Автомир», занимающая первое место в России по розничным продажам автомобилей (в ее активе «Ниссан», «Сузуки», «Фольксваген», «Рено», «Шкода», «Ситроен», «Хёндай», КИА, «Дэу», «Черри», ВАЗ, ГАЗ), получив права на продажу «фордов», налаживает сбыт в регионах. «Автомир» также добавил к своему портфелю одного из дилеров GM в Москве и подписал протокол о намерениях с «Мицубиси».

По сведениям «За рулем», крупные компании ведут активные переговоры с «Хёндай»,

«Шевроле», «Рено», «Ниссаном», «Маздой», «Фольксвагеном», «Шкодой», «Ситроеном», «Сузуки» и «Хондой» за право продавать эти марки на «своих территориях». Две последние особенно перспективны и к тому же не имеют пока собственной полноценной фирменной сети. В сфере особой борьбы – китайские бренды. Первыми овладели правами на машины из Поднебесной «Инком-Авто» и «Автомир». По словам директора по маркетингу «Автомира» Владимира Петрова, китайские машины очень скоро займут немалую нишу на российском рынке, и продавцы торопятся «застолбить участки».

Одновременно с захватом марок идет и захват новых территорий. Мультибрендовые компании торопятся прийти в регионы раньше конкурентов и фирменных сетей. Вместе с сервисом нового уровня они предлагают дисконтные и кредитные программы, трейд-ин, фирменные запчасти со склада и возможность оценить автомобиль на тест-драйве.

ПРИШЕЛ, УВИДЕЛ И КУПИЛ

Стремление мультибрендовых компаний расширить свой бизнес за счет новых марок покупателям только на руку. Процесс позволяет расшивать узкие места – уменьшать очереди на дефицитные модели (главное на сегодня), расширять ассортимент автосалонов и в борьбе за покупателя снижать цены. Качество обслуживания при этом остается выше среднего, что не менее важно на фоне ажиотажного спроса на машины, когда покупатели страдают от невнимания и снисходительности «заевшихся» продавцов. В регионах «мультибренды» сразу несут высокие стандарты обслуживания и единую ценовую политику.

Покупатель получает дисконтную карту компании и пользуется услугами салона и сервиса со значительными (часто накопительными) скидками, не «сгорающими» при смене марки. Как правило, «мультибренды» предлагают интересные клиентские и кредитные программы, у них гибче система скидок, разнообразнее предложения. Особенно привлекательны компании, в чьем активе бренды от бюджетных до люксовых марок: можно «расти» от модели к модели, подбирать авто членам семьи и родственникам, оставаясь в рамках уже известного обслуживания и правил. Да и в путешествии можно быть уверенным, что автомобиль отремонтируют «как дома» и за ту же сумму. Крупные компании амбициозны и борются за клиента.

ТРУДНОСТИ РОСТА

Все мультибрендовые «тяжеловесы» стремятся заглянуть в завтрашний день, чтобы понять, какие марки будут наиболее востребованы. В условиях, когда дилерские сети по всем массовым брендам уже сформированы, это непростая задача. Но необходимая. Темпы роста автобизнеса в России в целом снижаются, его рентабельность опускается к общемировому уровню (см. рис.), рынок вступает в стадию насыщения. В этих условиях будущее за компаниями, которые имеют серьезные обороты и запас прочности по маркам продаваемых автомобилей. Освоение новых брендов позволяет привлечь новых клиентов, не упуская старых.

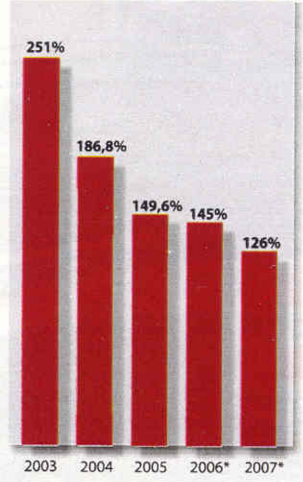
Производители, конечно, предпочитают иметь свою сбытовую сеть, но в одиночку с бурным российским рынком можно и не справиться. У крупных мультибрендовых компаний наготове не только деньги: в их активе быстрота реакции, опыт продаж, широкая сбытовая сеть, знание рынка, мировые стандарты обслуживания и отчетности, прозрачность бизнеса, квалифицированный сервис, постоянные клиенты, программы обучения персонала. Они способны в сжатые сроки воплотить серьезный проект, построить комплексы, продвинуть марку. Например, бренд «Автомир» предлагает производителю более 400 000 своих клиентов. Начиная работать с новой маркой, компания за несколько месяцев поднимает объемы продаж до лидирующих позиций, используя потенциал бренда. Не забудем, что «Мицубиси» лидерством в России и Европе во многом обязана «Рольфу».

В мультибрендовых компаниях особенно нуждаются те, кто строит или уже имеет в России свои заводы. Производство российских иномарок растет как на дрожжах и уже к 2010 году сравняется с производством отечественных машин, а это около 800 тыс. шт. в год.

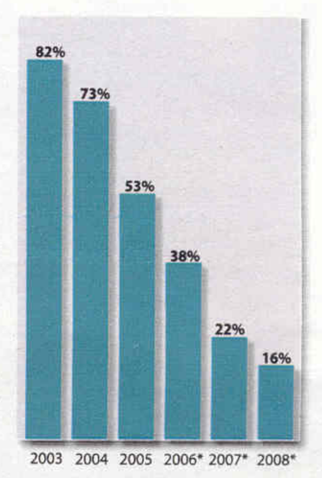
Но сосуществование разных форм торговли нельзя назвать союзом. В перспективе автопроизводители в России, как и в Европе, делают ставку на фирменные сети.

БУДУЩЕЕ – ЗА МОНО

«Иномарочная» часть рынка фактически уже отстроена: практически каждый крупный производитель в России имеет свою фирменную сбытовую и сервисную сеть, дилеры работают по его строгим корпоративным стандартам и единым правилам. Покупатели получают единые цены на продукцию изготовителя и ремонт автомобиля, фирменные стандарты обслуживания и сервиса – как в единой гостиничной или торговой сети. По мнению экспертов, будущее – за системой one box (в одном центре одна марка). К этому стремятся все автопроизводители, разводя даже родственные бренды и усиливая свою «узнаваемость» за счет новых стандартов и фирменного стиля. Например, «Ниссан» и «Рено», «Пежо» и «Ситроен», «Хёндай» и КИА, «Форд» и «Мазда». Как бы ни были близки друг другу марки, а продавать их хотят порознь. □

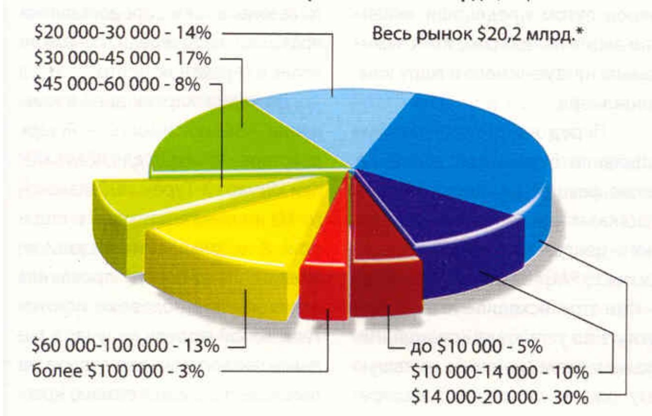


Изменение темпов роста продаж новых иномарок (в т.ч. собранных в РФ), в % к предыдущему году. *Источник: АСМ-холдинг*



Изменение темпов роста рынка новых иномарок в России (в т.ч. собранных в РФ), в % к предыдущему году в денежном выражении. *Источник: «Рольф»*

Распределение денежного объема рынка новых иномарок в 2006 году по ценовым сегментам, % (весь рынок – $20,2 млрд.*) **Прогноз.*





ХОРОШАЯ ПОГОДА – В ПОДАРОК

Андрей Морозов

ПОЛОЖЕНИЕ ОБЯЗЫВАЕТ

Говорить в этом году о каких-либо акциях для привлечения покупателей не приходится. Практически у всех московских дилеров ведущих производителей – дефицит автомобилей и покупатель вынужден ждать желанную машину от месяца до девяти. Свободно, без очереди, купить прошедшим летом в Москве нельзя было ни роскошный «Мазерати», ни обычную «Ладу» 12-й модели.

– Сегодня это связано со значительным ростом спроса, – считает Павел Зиновчук, директор автосалона «Авто Ганза». – В ближайшей перспективе такое положение сохранится, и влияние сезонности на рынке будет сведено к минимуму.

Казалось бы, в условиях тотального дефицита предлагать некие спецпредложения для клиентов дилерам нет нужды – берут-то все подряд!

– Это не совсем так, – полагает представитель компании «Автомир» Лев Шашин. – Официальный дилер имеет право называться «официальным» потому, что выполняет все требования автопроизводителя не только по продаже, но и по продвижению марки. А рыночное продвижение – это отчасти и всевозможные акции, касающиеся и продаж, и последующего сервиса. Кроме того, дилеры конкурируют между собой даже в условиях дефицита предлагаемых машин. Снижение цены на 50–100 долларов может не иметь для покупателя значения, а вот разнообразные подарки и спецпредложения, как ни странно, зачастую становятся здесь решающим фактором. В таких случаях так называемая сезонность продолжает играть роль, порой решающую.

– Мы уверены, что сезонность самым непосредственным образом отражается на продажах автомобилей. В первую очередь я имею в виду лето, особенно конец его, когда клиенты возвращаются из отпусков, готовят себя к осенне-зимнему сезону, планируют бюджет до конца года. Как раз в это время, к осени, появляется много новинок от производителя, – говорит Ренат Тюктеев, руководитель отдела продаж «Ауди Центр Москва». – Все эти факторы прямым образом влияют на количество проданных автомобилей.

ЛЕТО – ЭТО ПОКА ЖАРКО

Большинство официальных дилеров летом предлагали клиентам акции по продаже и обслуживанию незаменимого в жару кондиционера.

– Перед началом сезона мы объявили бесплатную акцию по дезинфекции кондиционера, – рассказал руководитель сервисного центра компании «Независимость PAG» Владимир Архипов. – При этом исходили из того, что услуга по установке кондиционера на модель, ранее не имевшую эту опцию, оказалась невостребованной. Видимо, клиенты не без основания считают, что это обходится слишком дорого – предпочтительнее поменять автомобиль на другой, уже с кондиционером. Учтем, что уровень обслуживаемых нами авто весьма высок: я не припомню клиента без климат-контроля на машине или хотя бы кондиционера...

Занимаются «погодой» и в компании «Авто Ганза».

– Все клиенты, прошедшие у нас ТО, получали в подарок самую востребованную в тот момент услугу – бесплатное обслуживание кондиционера, – рассказывает Николай Антонов, руководитель сервисного центра компании. – Акции по обслуживанию климатических систем будут проходить до конца жарких дней. Кроме того, эта услуга предлагалась всем, кто обращался в наш шиномонтаж.

Заметим, что установить в «Авто Ганзе» кондиционер на «Фольксваген», ранее им не укомплектованный, нельзя: изготовитель своим официальным дилерам делать этого не разрешает, и комплекты для такого «дооборудования» не поставляет.

– В компании «Ауди Центр Москва», наряду с обеспечением прохлады в салоне, действовало привлекательное по цене «сезонное» предложение на «Ауди-А8 3.2 FSI». Осенью, когда спрос традиционно растет, мы его отменяем. Кроме того, предлагали приобрести комплект зимних колес в сборе по специальным «летним» ценам, – рассказывает Ренат Тюктеев. – При этом мы брали на себя бесплатное хранение комплекта на складе до начала зимнего сезона, а также предоставляли право на внеочередную замену колес в сервисном центре.

До конца жарких дней в компании «Независимость – Ягуар» действовала акция для покупателей «Ягуара X-Type»: год планового ТО и климат-контроль в подарок! А в компании «Независимость – Ленд-Ровер» проходила акция «Лето в подарок»: покупатель любой модели получал в подарок аксессуары для отдыха на природе (складной столик, крес-

ла, палатку, набор для пикника и т.д.). Кроме того, всем дарили ваучер на право пройти курс «внедорожного» вождения на полигоне «Экспириенс».

Озаботились «прохладой» в салоне автомобиля и в компании «Автопассаж».

– Мы предложили спецпрограмму по профилактическому обслуживанию кондиционеров. Она включала проверку работоспособности элементов системы и утечек, проверочный тест и при необходимости дозаправку системы, – рассказывает руководитель отдела рекламы Виктор Субботин. – Стоимость, в зависимости от модели – от 14 евро. Полная замена хладагента обходилась автовладельцу всего в 34 евро. Кроме того, в наших техцентрах можно было поменять фильтры салона по специальной цене (в зависимости от модели – от 28 до 43 евро). Сейчас продолжает действовать спецпредложение на основные виды работ для «Форда-Фокус» первого поколения: замена воздушного фильтра – 12 евро, замена топливного фильтра – 26, замена свечей зажигания – от 23 до 42 (в зависимости от типа двигателя), замена фильтра салона 30 (указанные цены включают стоимость работ, запчастей и НДС).

Поставить штатный кондиционер в неукомплектованный автомобиль в «Автопассаже» нельзя. Да эта услуга и не востребована из-за больших технических сложностей и дороговизны. Подобные запросы перестали поступать уже несколько лет назад.

УЖ НЕБО ОСЕНЬЮ ДЫШАЛО...

В сентябре официальные дилеры, скорее всего, продлят действие своих летних акций – первый месяц осени все еще можно отнести к теплому сезону. Но появятся уже и осенние спецпредложения. Тем более что традиционно в сентябре спрос на автомобили несколько падает – сказывается отсутствие у клиентов «живых» денег после летних отпусков. Подарки и скидки в такой период особенно актуальны.

В компании «Независимость Форд» будет действовать предложение по льготному кредитованию на автомобили «Форд-Мондео» и «Форд-Фокус C-Max» (ставка 4,9% при 50%-ной предоплате). При этом тариф «АвтоКАСКО» тоже льготный – из расчета 5% годовых (плюс 200 долларов). Остается в силе также уникальное предложение по кредиту на новый «Форд S-max». В сервисе компании начнется акция по сезонной замене резины – специальные цены на диски и зимнюю резину. Шиномонтаж для клиентов, естественно, бесплатный.

ЭКСПЕРТЫ АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА ОТМЕЧАЮТ: ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ СЕЗОННОСТЬ ВСЕ МЕНЬШЕ И МЕНЬШЕ ВЛИЯЕТ НА ОБЪЕМЫ ПРОДАЖ НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.

Клиенту «Авто Ганзы» предложат бесплатно проверку аккумулятора и стартера, регулировку фар, проверку плотности антифриза, ходовой части и тормозной системы, обработку дверных замков и уплотнителей и т.д.

В «Ауди Центр Москва» на осень тоже запланированы свои акции (некоторые запущены уже с конца июля). Например, можно будет приобрести «Ауди-А6» с двигателем 2,4 л в очень привлекательной комплектации «Комфорт» с существенной скидкой (количество предлагаемых автомобилей здесь традиционно ограничено). На осень в «Независимость – Вольво» и «Независимость – Мазда» подготовлены акции, связанные с кредитными программами и по страхованию нового модельного ряда.

Новые программы при продаже и техническом обслуживании автомобилей предложит «АвтоПассаж». Скажем, осенью дадут существенные льготы при обслуживании автомобилей «Форд» старше двух лет. Чем ближе к Новому году, тем выбор подарков будет больше... □

Владимир Моженков, генеральный директор «АвтоСпецЦентр на Таганке», «АвтоСпецЦентр на Варшавке» (официальные дилеры «Ауди»)

Сергей Мазыра, генеральный директор «Независимость» PAG

Алексей Терещенко, генеральный директор «СП Бизнес Кар»

Игорь Пономарев, финансовый директор «Дженсер»

Светлана Хохлова, генеральный директор «О-СА Карз»

Сергей Харькин, заместитель генерального директора группы компаний «Ю.С.Импекс»

Петр Меньших, главный редактор журнала «За рулем»



АВТОГРАФЫ НА

Команда «За рулем»

Кубок «За рулем» поул-позишн стартовал. Через несколько минут первый заезд.



ьших
редак
За ру
ин,

ександр Соколов,
еральный директор
уппы компаний СИМ

Сергей Нестеров,
директор по
перспективному
развитию холдинговой
компании «РУС-ЛАН»

Дмитрий Щучко,
член правления группы
компаний «Автомир»

Владимир Ларионов,
генеральный директор
«Ауди Центр Запад»

Сергей Кривошеин,
управляющий
директор
«Автоимпорт»

Кирилл Павлович,
руководитель
направления
«Мерседес-Бенц» в
«Панавто Ко»

Сергей Ларин,
генеральный
директор
«БорисХоф»



АСФАЛЬТЕ

Автомобиль, подобно человеку, – личность. Уникальная, неповторимая, вобравшая в себя частичку каждого из ее создателей – инженеров, дизайнеров, испытателей.





А что-то подсказали и профессиональные спортсмены.

Михаил Горбачев объясняет, как лучше проходить повороты.

Перед началом заезда нужно оснастить все автомобили датчиками хронометража.

На гоночной трассе тоже есть регулировщик. Взмах зеленым флагом разрешает выезд на тренировку.

Лучший предварительный результат – повод для радости.

В «гоночном такси» места куда меньше, чем в обычном. «Сможешь сложиться – покатаем!».

В этом качестве автомобиль и выбирает свой круг общения, притирается к своему хозяину, даже «подгоняет» его под себя. Но при этом можно прожить вместе целую вечность и по-настоящему так и не узнать своего избранника. Такое не случится, если вместе пройти через испытания, почувствовать, на что способен ты и твой автомобиль, найти с ним общий язык в непростых обстоятельствах.

Сегодня в России немало ярких личностей и среди людей, и среди автомобилей. Почему бы не собрать их на гоночной трассе, где без светофоров и перекрестков можно оценить планку возможностей – своих и техники, а заодно получить удовольствие от летящего под колеса асфальта, красивых автомобилей и яркого солнца!

На новый автодром в подмосковном Мячкове мы пригласили ведущих дилеров российского рынка. Конечно же, вместе с автомобилями их брендов. Достаточно было взглянуть на список моделей, чтобы понять: нас ждет не просто праздник, а настоящий автомобильный бал. Вот лишь некоторые имена: «Мини-Купер S», «Лексус-GS 450h», «Ниссан-Теана», «Ягуар-JX», «Ауди-Q7», «Фольксваген-Туарег», «Мерседес-Бенц SLK»… Составил им компанию и выступавший вне зачета редакционный «Крайслер-Кроссфайр SRT6» – на нем приехал главный редактор журнала Петр Меньших.


Так же, «слетанной парой» проходили участники и повороты трассы.

Кубок «За рулем» поул-позишн» – это, прежде всего, соревнование с самим собой, стремление повысить свое умение. Даже в большом автоспорте поул-позишн для каждого пилота имеет свою цену. Один коллекционирует их десятками, для него уже давно статистика важнее победы, другой же сражается за первый «поул» в своей карьере. Награды мы приготовили всем приглашенным, но в разных номинациях.

В нашем состязании участвовали самые разные автомобили – от тяжелых вседорожников до почти спорткаров. Да и водители были разные. Далеко не всем им был знаком запах гоночных покрышек – людям бизнеса трудно выкроить свободную минутку даже для прокатного картинга, что уж говорить о серьезных занятиях автоспортом. Поэтому перед самостоятельным выездом на трассу – короткое напутствие о приемах управления здесь автомобилем и показ траекторий (вслед за машиной инструктора). Затем – свободные тренировки и, наконец, зачетные заезды. Все круги хронометрировали, поэтому каждый участник мог оценить свои достижения и ошибки. А зрители – полюбоваться великолепными автомобилями, которые на гоночной трассе смотрятся совершенно не так, как в суетливом городском потоке машин. Здесь за один круг, даже со стороны, можешь узнать об автомобиле больше, чем





Алексей Терещенко
Я убежден: будущее всего автомобилестроения именно в гибридах. Легкий, скоростной, экологичный «Лексус-GS 450h» современен на все сто! Конкуренты, которые долгое время расценивали разработки «Тойоты» лишь как рекламный ход, теперь вовсю скупают у компании лицензии. К сожалению, в России гибриды по-прежнему недооценивают.



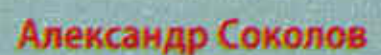
Сергей Ларин
У «Мини-Купер S» – этого маленького, квадратного автомобильчика – колеса расставлены по углам, ничего не свисает, не создает лишних помех при движении. Ощущения, как от управления картом – полный контроль над дорогой: никаких заносов, никаких неожиданностей. Хотя гонщиком, по-моему, нужно родиться. Спортивный азарт должен быть в крови.

за год в забитой пробками Москве.

В зачетных заездах сражение шло не на шутку. Пилоты «пристрелялись» к поворотам, и машины, вжимаясь в асфальт на торможении, подрагивали всем телом на грани юза. Ступенчатые поребрики оказались не такими уж страшными, и почти все участники писали траекторию, захватывая их сине-белые квадраты. К счастью, борьба не вышла за рамки установленных правил (обгоны разрешены только на стартовой прямой) и здравого смысла. Ни один из автомобилей (а их общая стоимость – почти миллион долларов!) не вылетел за пределы дорожного полотна. А вот тормозам и автоматическим коробкам досталось: запах перегретого масла и оплавленных колодок за-



Шлем – обязательный элемент безопасности, даже для девушек. Но не все автомобили оказались достаточно просторными для такой экипировки.



Владимир Ларионов
Конечно, для гонок лучше бы подошла механическая коробка передач да подвеска пониже и пожестче. Условия на трассе были довольно суровые, и я рад, что «Ауди-А4» с честью выдержал эти испытания. Думаю, благодаря оптимальному сочетанию мощного мотора и хорошей управляемости, обеспеченной системой постоянного полного привода quattro.

Александр Соколов
Новый «Сузуки-Свифт» получил усовершенствованное шасси в сочетании с полным приводом, что сделало его очень устойчивым даже на самых высоких скоростях. На трассе это очень помогало. Автомобиль не рыскает по дороге, рулевое управление очень чувствительное, а удобная посадка так и располагает к хулиганству.











Сергей Нестеров

Как показали эти соревнования, даже неспортивная модификация «Туарега» ведет себя на дороге очень хорошо. Своим авто я управляю уже три года. «Туарег» по-настоящему универсален. Машина очень устойчива и при разгоне, и при торможении. А на проселочной дороге это настоящий вседорожник.



Владимир Моженков

«Ауди-Q7» – тяговитый, но мягкий. На этих гонках он оказался единственным с дизелем. Вседорожников было много, но такой тяги нет ни у одного (разгон до 100 км/ч – 7,4 с). К тому же Q7 еще же и умница: когда нужно, сам притормозит, выберет наиболее безопасный вариант. С ним не пошалишь. На трассе недоставало лишь автоматической подкачки колес.



«Формула Русь» проходит трассу на 30 с быстрее лучшего из автомобилей участников «Поул-позишн». Вот где фабрика адреналина!

ставлял вновь и вновь выезжать на трассу – но теперь для того, чтобы остудить «разгоряченных коней».

Как и подобает на гонках, по завершении их состоялось награждение участников. Было несколько номинаций: «Самый стабильный результат», «Самая эффектная езда», «Самый быстрый вседорожник» и другие. Абсолютно же лучшее время показал



Кирилл Павлович

Это автомобиль с нарочито спортивным характером: спортивная подвеска, динамичный дизайн. На трассе машина ведет себя превосходно. Когда из впереди идущего автомобиля неожиданно захлестало масло, «Мерседес-Бенц SLK350» достойно выстоял. И все-таки SLK – это машина на выходные. В повседневной жизни она не слишком практична.

Сергей Мазыра

«Ягуар-XJ» великолепен. Ему не нужны лишние «бантики». Его совершенство чувствуется во всем, даже на уровне запахов и тактильных ощущений. Он может быть таким, каким пожелаешь – спортивным или представительским. Он очень отточен, выверен на поворотах. Даже когда я ошибался на трассе, он помогал, «вытаскивал» меня в маневрах.







Дмитрий Щучко

Иногда на дороге так не хватает мощности. На мой взгляд, прийти к финишу в числе лидеров «Туарегу W12 Sport» помог его невероятно мощный мотор. Восемь литров (450 л.с.) обеспечивают разгон до 100 км/ч всего за 9,7 секунды. Именно возможность быстро разогнаться на прямых участках трассы позволяла автомобилю вырваться вперед.

Игорь Пономарев

Конечно, «Ниссан-Теана» – автомобиль бизнес-класса и не предназначен для гонок. Его отличают совсем другие достоинства – плавность работы трансмиссии, сбалансированность подвески, простор и высокое качество отделки салона. Так что хороший результат на трассе для меня в какой-то мере приятная неожиданность. Но мощности двигателя хватает!

Алексей Терещенко на новом гибриде – «Лексус-GS 450h».

В этот день в Мячково наряду с автомобилями участников кубка приехали и настоящие спортивные болиды: «Лада-Революшн» Андрея Набоки и формула 1600 Юрия Байбородова. В перерывах между заездами пилоты представили машины и продемонстрировали свое мастерство на трассе. А желающие смогли прокатиться на «гоночном такси» – двухместном варианте «Формулы Русь».

Спортсменов, в свою очередь, заинтересовали автомобили наших гостей. Да и сами дилеры с удовольствием знакомились с моделями конкурентов, «прохватывали» на них круг-другой – где еще представится такая возможность! Открытием для многих стала недавно построен-



Первые результаты: «Кто меня обогнал?».

Сергей Харькин

«Форд-Маверик» – очень послушный, мягкий, приятный автомобиль. Даже в поездках за город в нем совсем не устаешь, но это не гоночный болид. Да и мне в обычной жизни не свойственно спешить на дороге. Скорее импонирует, что за руль можно без малейших опасений пустить жену: кочки, бордюры, лужи с ним не проблема.

Светлана Хохлова

Честно говоря, сперва было немного страшно. Прежде никогда не приходилось участвовать в гонках, а на СААБ-9-5 я пересела всего неделю назад. До этого водила «Опель-Астра». Разница очень заметная. СААБ настолько спортивный автомобиль, что от этого даже немного не по себе. Но надежность у СААБов на первом месте.





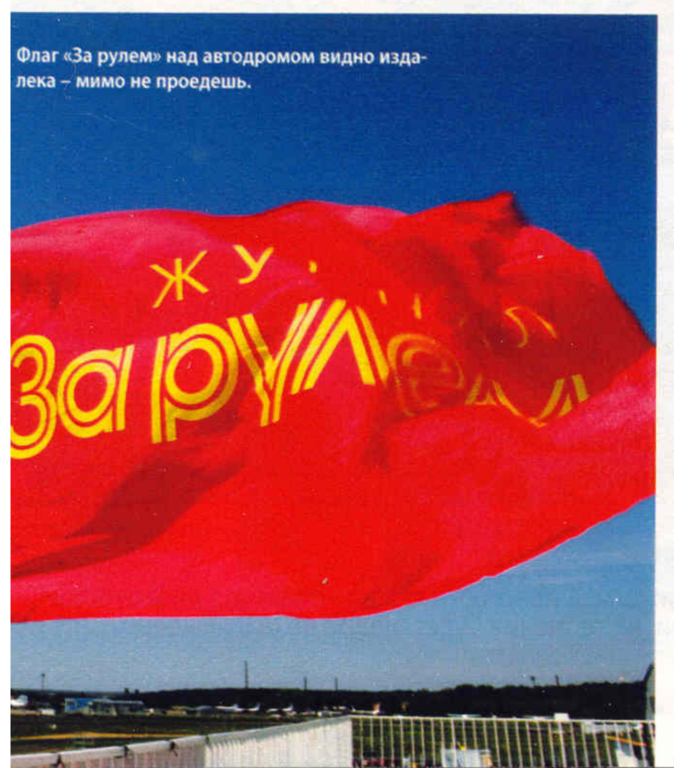


Сергей Кривошеин

Конечно, мощности в «Шевроле-Трейлблейзер» много – 275 л. с., и все-таки гоночная трасса – не его стихия. Зато по вместительности ему нет равных. Заметьте, меньше чем за пятьдесят тысяч долларов можно приобрести универсал с самой большой в своем классе колесной базой, в салоне которого свободно разместятся пять пассажиров.

ная трасса. Она напоминает французский Маньи-Кур – это по существу несколько измененная копия знаменитого автодрома. Вот где можно представлять новинки автомобильного рынка!

Нам часто задают вопрос: зачем покупать мощные и быстрые авто, если ездить на них в России негде? С вводом в строй «Московского кольца» такая возможность уже не призрачна. Быть может, и у нас, как в Европе, появятся со временем автодромы, где любой желающий сможет повышать свое мастерство без риска для окружающих. Мы стали одними из первых, кто опробовал новое кольцо в Мячкове. Сегодня каждый из наших автомобилей оставил на свежем асфальте свой шинный след – автограф. □



Флаг «За рулем» над автодромом видно издалека – мимо не проедешь.

ГРАН-ПРИ За рулем ЛУЧШЕМУ АВТОМОБИЛЮ 2006



Спасибо всем, кто дал себе труд заполнить анкету, участвовал в выборе шести лучших автомобилей, которые в начале сентября получат Гран-при «За рулем» – «Золотых Пегасов». В редакцию пришло более 40 тысяч писем от членов жюри из всех регионов России. Еще раз огромное спасибо за интереснейший конкурс. До торжественной церемонии мы не вправе раскрывать всех карт. Впрочем, кое-какими данными из ваших анкет готовы поделиться.

Напомним: на Гран-при «За рулем» претендуют по четыре автомобиля в шести классах. Первый номинант – лидер рынка 2005-го, второго назвали посетители нашего сайта еще весной. Третьего выдвинула редакция. Ну а четвертого каждый читатель мог выбрать сам из опубликованного в мартовском журнале каталога.

Интересно, что, выбрав четвертый автомобиль и сравнивая его с уже номинированными, вы отнюдь не всегда оценивали свою модель выше последних.

Ну а теперь – некоторые, пока предварительные итоги голосования. В малом классе вы добавили к «Хёндай-Гетц», «Шевроле-Авео» и «Ладе-Калина» компактный, достаточно надежный и недорогой «Дэу-Матиз». Выбор абсолютно логичный. Даже те, кто не ездил на этой машинке, но читал наши тесты и отчеты об эксплуатации редакционного «Матиза», могли составить о нем представление.

В компакт-классе компанию семейству «десяток» ВАЗ-2110-2112, «Форду-Фокус» и «Мицубиси-Лансер» составила выбранная вами «Тойота-Королла». Любопытно, что «Форд» считают более престижным, нежели «Мицубиси». Возможно, сказывается новизна «Фокуса» по сравнению с «Лансером».

В среднем классе вы выдвинули «Тойоту-Авенсис». С ней конкурируют «Ауди-А4», «Хёндай-Элантра» и «Мазда-6». Осмысливая модели этого класса, читатели особое внимание обращали на комфорт и высокие технологии.

В бизнес-классе номинировали «Волгу» ГАЗ-31105 (она по-прежнему рыночный лидер), «Тойоту-Кэмри» и «Фольксваген-Пассат». Читательский выбор – «Ауди-А6». «Волгу», разумеется, ценят за пригодность к российским условиям. Кстати, в этой номинации «Фольксваген» проиграл «Тойоте».

Опрос еще раз подтвердил: репутация «Тойоты» у россиян особенно высока. В классе вседорожников вы выбрали модель RAV4. С ней конкурируют «Шевроле-Нива», «Сузуки-Гранд Витара» и «УАЗ-Патриот».

Выбирая мини-вэн, претендующий на Гран-при, вы вновь назвали марку «Тойота», на сей раз «Короллу Версо». С ней за Гран-при спорят «Опель-Зафира», «Рено-Эспас» и «КИА-Карнавал».

Ждать окончательного подведения итогов и церемонии награждения – совсем недолго. Когда победители будут названы, мы опубликуем результаты читательского голосования. Поверьте, они очень интересны!



Через мгновение компьютер начнет «поиск» членов жюри – призеров.

ПРЕТЕНДЕНТЫ, НОМИНИРОВАННЫЕ ЧИТАТЕЛЯМИ



Малый класс – «Дэу-Матиз»



Бизнес-класс – «Ауди-А6»



Компакт-класс – «Тойота-Королла»



Вседорожники – «Тойота-RAV4»



Средний класс – «Тойота-Авенсис»



Мини-вэны – «Тойота-Королла Версо».

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Третьего августа в редакции «За рулем» состоялся розыгрыш автомобилей – победителей в малом, компакт- и среднем классах, ставших призами для трех членов народного жюри. Беспристрастный компьютер в присутствии читателей – посетителей нашего сайта наконец-то назвал долгожданные имена.



Автомобиль малого класса выиграла Наталья Витальевна Лебедева из города Коряжмы.



Павел Андреевич Смагин из Магнитогорска получит автомобиль компакт-класса.



Машина среднего класса достанется Сергею Владимировичу Гаврилову из Москвы.

Поздравляем! Счастливчики, которым улыбнулась удача, получат ключи от машин 7 сентября в московском выставочном центре «Крокус Экспо» на торжественной церемонии Гран-при «За рулем». Лишь тогда они и узнают марки и модели своих призов. Интрига еще сохраняется…